



KEMECSI LAJOS

*A magyar paraszti
járműkultúra*

KEMECSI LAJOS

*A magyar paraszti
járműkultúra*

Documentatio Ethnographica 31.

Sorozatszerkesztő
Fülemile Ágnes

Az MTA Néprajzi Kutatóintézete
és a L'Harmattan Könyvkiadó közös sorozata

A sorozat előző kötete:
Hála József: Tudósok, kutatók, gyűjtők

KEMECSI LAJOS

*A magyar paraszti
járműkultúra*

ESETTANULMÁNYOK ÉS ELEMZÉSEK

L'Harmattan – Könyvpont
MTA BTK Néprajztudományi Intézete
2015



A kötet megjelenését az MTA Könyv és folyóirat pályázata,
illetve a Nemzeti Kulturális Alap támogatta

© L'Harmattan, 2015
© Könyvpont, 2015
© Kemecsi Lajos, 2015

L'Harmattan France
5-7 rue de l'Ecole Polytechnique
75005 Paris
T.: 33.1.40.46.79.20
email : diffusion.harmattan@wanadoo.fr

L'Harmattan Italia SRL
Via Degli Artisti 15
10124 TORINO
Tél : (39) 011 817 13 88 / (39) 348 39 89 198
Email : harmattan.italia@agora.it

ISBN 978-963-236-966-2

A kiadásért felel: Gyenes Ádám
A kiadó kötetei megrendelhetők, illetve kedvezménnyel megvásárolhatók:
L'Harmattan Könyvesbolt Párbeszéd Könyvesbolt
1053 Budapest, Kossuth L. u. 14-16. 1085 Budapest, Horánszky utca 20.
harmattan@harmattan.hu
www.harmattan.hu

A borítón látható kép: Szekér, Karcag, Szolnok m., 1952.
Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106166

Korrektúra: Bellus Ibolya
A tördelés Kardos Gábor, a borító Kára László munkája
Nyomdai munkák: Avaloni, felelős vezető: Anderle Lambert

TARTALOM

Előszó (Paládi-Kovács Attila)	7
1. Bevezetés	11
2. A magyar paraszti járműkultúra	13
2.1. Csúsztatás, vontatás, szánok	13
2.2. Kerek járművek	17
2.3. A hagyományos járműkészítés	34
2.4. A fogatolás	48
3. Kutatástörténeti megközelítés: A paraszti járműkultúra kutatása 1973 – 2009 között	57
4. Esettanulmányok. Lokális és tematikus feldolgozások	79
4.1. Vázlat az észak-dunántúli paraszti járműkultúra jellemzőiről	79
4.2. Vázlat a hétfalusi paraszti járműkultúra jellemzőiről	90
4.3. Csúszójárművek a Gerecse hegység falvaiban	107
4.4. Történeti források alkalmazása a kovácmesterség kutatásában	118
4.5. Kovácmester kontóskönyv elemzés	130
5. Összegzés	141
6. Felhasznált irodalom	146
7. Képjegyzék	163
8. Angol nyelvű összefoglaló	167

ELŐSZÓ

A szerző, Kemecsi Lajos, a tatai gimnázium és az Eötvös Loránd Tudományegyetem neveltje, utóbbinak történelem–néprajz szakon végzett tanítványa. Kutatói pályafutását Tatán, a Kuny Domokos Múzeumban kezdte, majd a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeumban folytatta. 2013. január elejétől a budapesti Néprajzi Múzeum főigazgatója, invenciózus vezetője. A tatai diák történeti és néprajzi érdeklődését már Körmendi Géza tanár úr felkeltette, akitől idejében értesült a közeli Kocs község nagy szülöttének, Bátky Zsigmondnak és a község néprajzi monográfiáját (*Kocs 1936-ban*. Budapest, 1941) megíró Fél Editnek a munkásságáról.

Amikor szakdolgozati témát kellett választania, kézenfekvő volt, hogy ideje lenne már a kocsizás és a kocsigyártás élő hagyatékát alaposan feltárni szűkebb pátriája, nevezetesen a tatai járás, a régi Komárom és Esztergom vármegye térségein. Így adódott, hogy egyetemi szakdolgozatát Komárom megye, kandidátusi értekezését pedig Észak-Dunántúl népi kerekessel, valamint a szekereket, kocsikat előállító bognár- és kovácsműhelyeknek szentelte. A járműveket készítő iparosok mellett gondosan felmérte a szállító- és közlekedési eszközöket használó falusi gazdálkodók és fuvarosok ismereteit, emlékanyagát is. Első jeles közleménye e tárgykörrel *Népi közlekedés a Gerecse vidékén* címen jelent meg (In: Körmendi Géza szerk. *Paraszi élet a Duna két partján*. Tatabánya, 1996. 58–81). Kandidátusi értekezése, egyben első könyve külső szponzorok anyagi támogatásával vált publikussá 1998-ban, az MTA Néprajzi Kutatóintézetének kiadásában (*Szekerek, kocsik, szánok. Paraszi járműkultúra Észak-Dunántúlon*. Életmód és tradíció 8.)

Muzeológusi munkaköri feladatai mellett a későbbiekben főként archivális történeti források felkutatásával, feldolgozásával mélyítette el a tárgykör ismeretét, de a terepen kínálkozó kutatási lehetőségeket sem szalasztotta el. Számos lokális vizsgálatot folytatott a magyar nyelvterületen Tokaj-Hegyaljától Brassó vidékéig, a hétfalusi csángó szekerek dokumentálásáig. Közreműködött a szentendrei skanzen aktuális tájegységeinek felépítésében, a felföldi mezővárosok, majd a felföldi falvak épített örökségének, lakáskultúrájának, életmódjának bemutatását előkészítő munkálatokban. Nem feledkezett meg a közlekedés és szállítás helyi eszközanyagának lehetőség szerinti beszerzéséről, megmutatásáról sem. Mindeközben szorgalmasan gyarapította a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum tárgykollekciójának székérállományát. Célul tűzte a paraszi járművek megmaradt és múzeumokban, tájházakban őrzött példányainak számbavételét, mintegy előfeltevélet a tárgyak megőrzésének, kutatási és muzeológiai célú hasznosításának. Neki köszönhetjük a *Hagyományos járművek országos gyűjteményi katalógusát*, annak első darabját, amit 2012-ben sikerült publikussá tennie DVD-n

is. Ennek a munkának egyik hozadéka a szentendrei skanzen „Kisalföldi tájegységének” egyik pajtájában 2013 tavaszán nyílt kiállítás. A „Kocsik és szekerek” tárgyszemléje – különböző funkciójú paraszti járművek mellett – úri és polgári kocsikat is felvonultatott, és a molinókon elhelyezett leírások, magyarázó szövegek mellett egy kiállítási katalógust helyettesítő „Skanzen füzet” révén vált igazán emlékezetessé.

2012-ben Kocs község önkormányzatának kiadásában jelent meg a szerző újabb műve: *A kocsi kocsi. Művelődéstörténeti és néprajzi tanulmány* címen. A mintegy 70 szövegoldalt tartalmazó tanulmány ebben a kötetben a magyar mellett angol és német nyelven is olvasható. Ez a tudomány számára is hasznos összefoglalás, mint azt a könyv alcíme is nyomatékosítja, „tanulmány”, értekezés, de nem tisztán tárgymonográfia. Célkitűzése kettős, mivel nem annyira a tudományos kutatást kívánja szolgálni, mint az ismeretterjesztést, egy jelentős magyar kulturális érték hírének terjesztését itthon és a nagyvilágban. Ezért íródott a nagyközönség számára is érthető nyelven, bár értekező stílusban, ezért jelent meg aprólékos filológiai apparátust és lábjegyzeteket mellőző formában. A válogatott szakirodalommal és gazdag képi illusztrációval kiegészített tanulmányból így kerekedett ki egy 256 oldalas könyv.

A most kezünkbe kerülő kötet gerincét Kemecsi Lajosnak az Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karán 2011-ben megvédett habilitációs értekezése alkotja. Az átfogó cím ellenére sem lép fel a mindenre kiterjedő szintézis igényével. A magyar paraszti járműkultúra tárgyköre a sok kutatás és a gazdag néprajzi, tárgytörténeti, művelődéstörténeti, dialektológiai, szótörténeti, ikonográfiai szakirodalom dacára sem tart még ott, hogy átfogó képet rajzoljon a kerek járművek típusrendjéről, méretes ábráját nyújtsa a magyar nyelvterületen egykor használatos járműveknek, azok minden típusának, hogy megrajzolja a szekerek és kocsik típusaihoz, tartozékaihoz, terminológiájához kapcsolódó földrajzi körzetek határait. Sokkal inkább a további terepkutatás lehetőségeit és a fennmaradt, a múzeumi gyűjtemények, tájházak és magángyűjtők tulajdonában található tárgykészlet számbavételének, dokumentálásának feladatait és mostanáig elért eredményeit kívánja körvonalazni.

A kötet alcíméből világosan kiderül, hogy az olvasó elsősorban esettanulmányokat és forrásközléseket, forráselemzéseket talál a szerzőnek a paraszti járműkultúráról szóló újabb könyvében. Ezt a kulturális hagyatékot, a kisipari járműkészítést és a fogatolásmódok hagyományos eszközeit fővonalakban felvázoló, lényeglátó bevezetés és a konkrét források, tájakhoz kapcsolódó hagyományok bemutatása között találunk egy rövid kutatástörténeti szemlét, melyben a szerző az 1973–2010 között megjelent fontosabb publikációkat, kutatási eredményeket veszi számba.

Az esettanulmányok egyike az észak-dunántúli járműkultúra karakteres vonásait tekinti át. Lényegében a *Szekerek, kocsik, szánok* címen 1998-ban kiadott kötet tanulságait, illetve a további vizsgálódást kívánó kérdéseit veszi sorra. Azóta előkerült 18-19. századi archivális források, főként hagyatéki jegyzékek, inventáriumok, árszabások vizsgálatával tárja fel olyan technikai újítások, változási folyamatok időrendjét, mint a *fatengely* – *vastengely* váltása, a *vaslőcs* megjelenése, a szekéroldal *rakoncás* – *lőcsös* kitámasztásának alakulása, a *saroglya sablonok* használatának megjelenése, és ezáltal a szekéralkatrész táji egységesülésének folyamata, az *egyesjárom*, a *kumethám* megjelenése, a szántalpak vasalásának terjedése a 20. század elejétől stb.

Ennél is több újdonsággal szolgál a másik esettanulmány, a hétfalusi csángók kerek és csúszó járműveiről készült „vázlat”. Nagy értéke, hogy a formai, tipológiai vizsgálatra összpön-

tosít, hogy pontosan dokumentálja a járművek szerkezetét és közli az alkatrészek formáját, pontos méreteit. Leírja a kettős szánok szerkezetét és tartozékait, a *bakszán* és a *bakontán*ak nevezett páros csúszórúd paramétereit. Közli a lófogatolás és az ökörigázás eszköz- és szókészletét, a befogás, hajtás módjait, terminusait, melyeknek az értelmezését a tájszótárak és a nyelvjárási közlések többnyire hiányosan adják meg. Ez a 2008-ban, mondhatnánk napjainkban kivitelezett terepkutatás kiegészíti Kós Károlynak a hétfalusi szekeresközponttól fél évszázaddal korábban gyűjtött adatait. Ezenfelül igazolja a napjainkban végzett néprajzi terepkutatás értelmét és hasznát a már elfelejtettnek vélt mesterségek, tárgykészletek esetében is.

Kemecsi Lajos kiváló ismerője, kutatója a járműkészítő mesterségek archivális forrásainak. Már első könyvének függelékében is közreadta Komárom megye 1813. évi árszabásának a kerékgyártó, a kovács- és a szíjgyártómesterségre vonatkozó részeit. Megtoldotta egy orosz-nyelvi kovácsmester 1821-ben és egy szomódi bognár 1795-ben felvett hagyatéki leltárával, egy 1915-16-ból és 1930-ból fennmaradt kontóskönyv alapján készült és egy-egy kovácsmester munkadíjait tartalmazó jegyzékkel. Új könyvében inventáriumokat és egyéb forrásokat elemelve mutatja be a történeti források elemzésének módszerét és hasznát. Szerencsére ilyen típusú forrásközlések a magyar néprajzi irodalomban már a 20. században is megjelentek. A Bodgál Ferenc, Boross Marietta és mások által korábban közreadott árszabások, inventáriumok, kontóskönyvek ma már összehasonlításra is alkalmat adnak. Kemecsi Lajos él ezzel a lehetőséggel, visszaigazolja a történeti néprajz eddigi sikeres törekvéseit. Az archivális források nem csupán az ár- és bértörténet kutatását segítik elő, mint arra a szerző is felvillant néhány példát. (Rámutat, hogy a mezőkövesdi kovácsműhely árai lényegesen alatta maradtak a tatai kovácsmester közel azonos évben megszabott árainak.) A szóban forgó feljegyzésekből megismerhető a járművek és az alkatrészek csaknem teljes szóanyaga, adott tájon, településen elfogadott tárgyneveinek túlnyomó többsége. Ezek az adalékok a szaknyelv, a szótörténet ismeretét is nagyban elősegítik. Szerzőnk ennek a terminológiának az ismeretében tisztázza például a *ferhéc* és a *bókony*, illetve a *kisefa* és a *hámfa* jelentése körüli félreértést. A Magyar Néprajzi Lexikon szócikke ugyanis a *kisefát* tévesen a *bókony*-nyal azonosítja. Kemecsi forrásai azt bizonyítják, hogy a *bókony* a Kisalföld és Észak-Dunántúl tájain inkább a *ferhéc* szinonimája, ha nem is pontos megfelelője. Helyes megállapítása az is, hogy a *bókony* és a *nyakló*, vagyis az így nevezett szekéralkatrész és a lófogatolás megnevezett eszközének használata szorosan összefügg.

Az említett példákhoz hasonló „csemegéket” a tárgytörténet, az életmód, a társadalom és a népnyelv kutatói még számosat felfedezhetnek ebben a kötetben, ki-ki érdeklődési körétől függően. Újdonságként tekinthetünk az először ebben kötetben megjelenő fotók és rajzok jelentős hányadára, melyek feltárásáért és közreadásáért köszönet illeti a szerzőt. A könyv elődeink, a magyar nép motorizációt megelőző járműkultúrájának, a hozzá kapcsolódó mesterségeknek az ismeretét viszi előre, a néphagyomány teljesebb megismerését szolgálja. Etnográfusok, muzeológusok mellett bátran ajánlható a járművek készítésében közreműködő iparosok, kézművesmesterek, a hajdani szekeresek, fuvarosok mai utódainak és a régi közlekedés, szállítás története iránt érdeklődő minden olvasónak.

1. BEVEZETÉS

A szállítás és a közlekedés területe a népi kultúra egyik legösszetettebb egysége. A néprajzi kutatások a szak kialakulásától kezdve a népi közlekedés, a járműkultúra témakörét is viszonylagos tematikus keretek közé határolták. Ennek az összetett témának fontosabb és nagyobb tematikus egységei között meghatározóak az úthálózat, a csúszóeszközök, illetve a kerekes járművek tárgykörei éppúgy, mint a vízi közlekedési eszközöké. A különböző járművek készítése és a fogatolás kérdésköre is a kutatott téma alkotóelemei közé tartozik.¹ Az elmúlt években egyre gyarapodó, a regionális közlekedést, járműkultúrát bemutató vizsgálatok csak akkor segíthetik valójában az összefoglaló igényű munkák létrejöttét, ha egységes kritériumrendszereket alkalmaznak.² A magyar paraszti járművek táji típusainak rendszerét csak objektív szempontok következtetés alkalmazásával lehet kialakítani. Az angliai helyzethez – 28 jól elkülönülő körzet – hasonló alapos és megbízható tipológia elkészítése azonban még napjainkban is várat magára.³ A megbízható tipológiához szükséges kritériumokat Paládi-Kovács Attila sokat idézett munkájában már több mint negyedszázada összefoglalta, ennek ellenére alkalmazásuk máig sem vált általánossá.⁴

Munkámban a magyar paraszti szárazföldi járműkultúra szerteágazó tematikájának egyes elemzési lehetőségeire kívánom felhívni a figyelmet. A komplex megközelítés igénye évtizedes, erre vonatkozó kutatási tapasztalataimra épül. A kötet gerincét az Eötvös Loránd Tudományegyetemen 2011-ben megvédett habilitációs disszertációm alkotja. Olyan általam folytatott forrásfeltáró, különböző elemző vizsgálatok eredményeit foglalom össze, melyek reményeim szerint alkalmasak arra, hogy további tudományos tevékenységet generálva a közlekedési kutatások kiteljesedését eredményezzék. Az általános összefoglaló rész segítségével tömör–vázlatos módon kívántam a magyar hagyományos közlekedés- és járműkultúra általam meghatározónak ítélt jellemzőit bemutatni. A kerekes járművek 1973 és 2009 közötti kutatástörténete alkalmas arra, hogy érzékeltesse a szaktudományi érdeklődés, illetve a kutatási irányvonalak jellemzőit egy markánsan kirajzolható korszakban, a vonatkozó összefoglalás megvalósulásáig. A hagyományos értelemben vett néprajzi terepmunka 21. századi lehetőségeit is jelzik a kötetben szereplő esettanulmányok az észak-dunántúli régióból, illetve az er-

¹ Vö. Kemecsi 2001.

² Ilyen pl. Szekeres. 1995. 436–480. vagy Csík 1997.

³ Jenkins 1972. 1992.

⁴ Paládi-Kovács 1973d. 1–79. Az összefoglalás vonatkozó részeiben is utal a szerző a probléma jelentőségére és jelenleg is aktuális voltára. Paládi-Kovács 2001. 948.

déli Hétfaluból. Ez utóbbi vizsgálat tapasztalatai igazolják, hogy olyan kutatópontok aktuális – terepmunkára épülő – kutatása is szükséges, amelyet szinte kanonizált elfogadottság jellemez a korábbi vonatkozó néprajzi vizsgálatokra építve.

Eredményeim összefoglalásával legfontosabb célom annak az igénynek és szükségszerűségnek az artikulálása, hogy a hiteles és megbízható vonatkozó kutatások elengedhetetlen feltétele a következetes szempontokat érvényesítő elemzés. A különböző típusú levéltári, történeti forrásoknak a közlekedés témájához kötődő felhasználása hosszú ideje jellemzője a hazai szakmunkáknak is. A járművek készítésére vonatkozó kutatások esettanulmányi szerepeltetése fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy a mai napig hiányzó teljes és alapos „szekér körzetek” megrajzolásához elengedhetetlen a járműveket használó gazdák és az azokat készítő iparosok együttműködésének elemzése is. Számos további területe érdemes az elemzésre a választott tematikának, melyekre nem tér ki a jelenlegi kötet. Így a közlekedéssel kapcsolatos gazdag folklórvonatkozások sem szerepelnek a kiválasztott és feldolgozott tematikai egységek között.

A habilitációs disszertáció köteté formálásában nyújtott segítségét ezúton is köszönöm a disszertáció bírálóinak, Gráfik Imrének és Kocsis Gyulának. A bírálataikban megfogalmazott felvetések beépültek a módosított szövegbe. A könyv megvalósításában és tartalmi-szerkezeti kérdésekben is alapvető segítséget adott Paládi-Kovács Attila, aki témavezetőként már egyetemi szakdolgozatom elkészítése óta követi és támogatja közlekedéssel kapcsolatos kutatásaimat. A kötetben megjelenő jelentős részben korábban ismeretlen és értékes illusztrációk válogatásában nyújtott segítségükért Csorba Judit és Tasnádi Zsuzsanna munkatársaimnak tartozom köszönettel.

Szánkó, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113187



2. A MAGYAR PARASZTI JÁRMŰKULTÚRA

2.1. Csúsztatás, vontatás, szánok

A szán tulajdonképpen két talpon csúszó jármű, amelynek lábakon álló rakfelülete van. Ennek a szántípusnak a használata bizonyíthatóan visszanyúlik a bronzkorig. Évezredek óta ismerik és használják a finnugor és a török népek is.⁵ A nyári és téli szánokat egyaránt tovább osztjuk kézi (gyalogszán), illetve ígás szán csoportokra. A nyári gyalogszánok többségét erdei munkákon használták. Változatait a rudak száma és jelleg szerint különíthetjük el. A kezdetleges csúszójárművek nem a havon való közlekedést szolgálták. Ezt igazolja a csónak vagy bődönhajó másodlagos funkcióban sárhajóként történő használata is. Az eszköz egy változatát nem csupán sáron, hanem homokos talajon is használták, elsősorban a Nyírségben.⁶

A téli szánok jelentősége sok vidéken a szekérével vetekedett. A szánok különböző típusainak szerkesztési elve azonos.⁷ A szánnak elől felfelé görbülő két talpa, a talpakba állított 2-4 lába, a lábakra keresztben fektetett eplénye, és az eplények végébe állított 2-4 rakoncája van. A szánokat nem csupán havon, télen alkalmazzák. Hegyi terepen az erdőgazdálkodás során használják az ún. nyári szánkók különböző változatait. Ezeket a földön, fűvön, ritkábban pedig dorongokból épített szánúton, deszkából készült hidakon csúsztatják. A nyári szán előzményeihez tartozik a bakszán nevű gyermekjáték. Erdős hegy- és dombvidékeinken széles elterjedtsége van. Főként a nyelvterület peremvidékein találkozunk vele. Két félkörben hajlított, hüvelyknyi vastagságú vesszőből készítik. Az íveket a végüknél egy rövid, villás elágazású faággal összefogják, és egy hosszabb pálcával összekapcsolják. Ez az eszköz rúdja.⁸ Eredetileg széna, lomb, rőzse szállítására is szolgálhatott ez a kezdetleges nyári szán. A nyári szánok többsége kézzel vont gyalogszán. Nyári szánjaink közül a kézi szánok változatossága, jelentősége tűnik szembe, a téli szánok között viszont az ígás, fogatos járművek a főszerep. Az egyrudas gyalogszán télen, havon használatos. Szerkesztése a fogatos szánok felépítését

⁵ Paládi-Kovács 2009. 77.

⁶ Paládi-Kovács 2001. 911–912.

⁷ 1972-ben készítette el Gráfik Imre egy kérdőívet a csúszójárművek kutatására, mely a rendszerezésben is alapvető segítséget nyújt a kutatók számára. Gráfik 1972a.

⁸ Kunt 1974. 119–123.

követi, attól csak kisebb méreteivel különbözik. Rúdját vagy közepén helyezték el a két szánorrot összekapcsoló rúdhoz és az első eplényhez csatolva, vagy csak az egyik szánorrhoz erősítették.

Kétrudas nyári szánkót használtak a palóc vidéken és az egész északi magyar nyelvterületen ölfá szállítására.⁹ A szállítást végző ember a két rúd közé áll, és a rudakat markolva húzza vagy tartja vissza a szánt. A Börzsönyben a 19. században, gyalogszánkóval jártak az erdőre fáért. Két orrára hámnak való kötelet kötöttek, közepén álló rúdja szolgált fékezésre és irányításra. A 20. század elején jelent meg a vidéken az ún. román szánkó, amivel a favágók nyáron dolgoznak; ölfát közelítenek vele. Ez a kávas elejű nyári szánkó speciális változata. A Börzsönyben meghonosodott nyári szánkó feltűnő sajátossága az elején félkörben visszahajló két káva, s az azt rögzítő járomszerkezet.¹⁰ Igás szánt nyáron csak ritkán használtak. Az Alföld mocsaras részein főként fű-, sás-, nád- és szénaszállításra használtak ilyeneket. Fogatos nyári szánt a bükki szénégetők, mészégetők használtak az 1920-1930-as évekig. Ölfát közelítettek vele a mészégető kemencéhez, a szenes boksához. Szántalpra épített gabonátároló kamrákat, szántalpas hombárokat a történeti Dél-Magyarországon, Bácska, Bánát és Baranya népei használtak az 1960-as évekig. Tűz esetén az ilyen hombárokat igás ökrökkel vontatták el, hogy biztonságba helyezték. A szánok jelentősége sok vidéken a szekérével vetekedett. A téli erdőlésnek, fahordásnak a szán máig nélkülözhetetlen eszköze. Havon csúszó fogatos szánokat a nyelvterület minden részén, minden falujában használtak. Ezek tekinthetők a legelterjedtebb magyar szánformának.¹¹ Elsősorban a domb- és hegyvidéki településeken, erdőségek közelében gyakori, ahol az ügyeskedő szegény emberek maguk is elkészíthették.

A gyalogszánkók egyrudas alaptípusa a fogatos szánok felépítését követi, attól főként kisebb méreteivel tér el. Gyalogszánra csak tűzifa, rőzse szállítása esetén tesznek rakoncát, sok vidéken még akkor sem. Gyermekszánkókon is előfordult esetenként a rakonca alkalmazása. Gráfik Imre és saját kutatási tapasztalataim is alátámasztják, hogy a gyerekszánkóként (is) használt úgynevezett gyalogszánkón volt lyuk a rakonca szerepét betöltő rúdnak.¹² Kétrudas gyalogszánt csupán erdőléssel, favágással intenzíven foglalkozó tájakon, községekben használnak. Azonban még ott is előfordul a rúd nélküli és az egyrudas kézi szán. Előbbinek két orrára vonóhámnak szolgáló kötelet hurkolnak, utóbbinak egyik orrára szerelik a fékezésre való rudat, másikkra a vonókötelet (például a Mátra, Bükk falvai).¹³

Igás téli szán a parasztgazdaságok szinte mindegyikében akadt. A két szántalpat, eplényeket, rakoncákat a parasztok maguk kifaragták. Többi tartozékát – az aldeszkákat, cserényeket, létrás oldalakat – a szekérről vették le. Évszakhoz kötődő használatára mutat, hogy a szánt az év nagyobb részében szétszedve tárolták a pajtában, színben.¹⁴ Csak a hó leestekor állították össze ismét, a téli fahordás, trágyahordás, illetve a széna- és szalmaszállítás igényei szerint. Az igás-fogatos téli szán terhelhetősége nagyjából megfelelt a parasztkocsiénak.

⁹ Paládi-Kovács 1984a. 150.

¹⁰ Erdélyi 1958.389–395.

¹¹ Paládi-Kovács 2001. 917.

¹² A habilitációs disszertációról készült bírálataiban is utalt erre Gráfik Imre.

¹³ Paládi-Kovács 2001. 919.

¹⁴ Gráfik 1971. 70.



Szánkázás, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113241

Országosan elterjedt alapforma a négy lábra, két eplényre épített teljes szán, egész szán. Az igás-fogatos szán nyomtávolsága általában a szekérének felel meg.¹⁵ Az északi népterületen előfordult alkalmanként a két tagból összekapcsolt szán. Méretezése, részeinek elnevezése az egész vidéken meglehetősen egységes. Az erdős határú községekben csaknem minden gazda tartott fogatos, terhes szánt. Sok vidéken a fogatos, terhes szán főként trágyahordásra szolgált, de egyéb mezei, országúti fuvarokra is használták. Szánra mindenütt ugyanúgy rakodtak, mint szekérre, s általában ugyanolyan mennyiségű szénát tudtak egyszerre elszállítani. Félszánt és kettős szánt az északi magyar népterületen szintén az erdőléshez, fahordáshoz alkalmaztak. A két félszánból álló kettős szán és a félszánhoz kapcsolódó csúszórudak kimunkált használatát Székelyföldről és az északi magyar népterületről ismeri a szaktudomány legjobban dokumentálva. A félszán két talpának hossza kb. 120 cm volt, és az eplényére fergettyűt illesztettek. Ennek végein rakoncák álltak. A fergettyűhöz kapcsolták a két csúszórudat. Főként

¹⁵ Vö. Vajkai 1959. 122. Kemecsi 1998. 31.



Fogat szánnal, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113232

ölfát szállítottak vele a mészégetők, szénégetők, favágók. Ez a szántípus télen és nyáron is használható volt.¹⁶

Havas téli hónapokban a személyi közlekedés járműve is a szán volt. Parasztságunk nagyobb része megelégedett a „saroglyás lószánkó”-val. Amikor beállt a szánút, előkeresték a szántalpakat, és azokra szerelték át a lovas kocsi felső részét, saroglyával, karos üléssel egyetemben. Az alföldi parasztság is használt helyenként parádés szánkót, ami fenyődeszkából ülésekkel, díszes vasalással készült. A szánkókat gyakran faragással és festéssel is díszítették. A talpakat piros, a felső részeket zöld, kék vagy fekete színűre mázolták.¹⁷ Lakodalom alkalmával színes szalagokkal, papírcsíkokkal szokták feldíszíteni. A jó szán talpa nem fekszik teljes hosszúsá-

¹⁶ Haáz 1942. 20–23. Paládi-Kovács 1984b. 151–152. 2001. 921–922.

¹⁷ Herczeg 1983. 268–269.

gában az úton, mert úgy nehéz lenne a vontatása. A könnyű szán talpa csak egy ponton, középtájon érinti a szánutat. A szán elé fogott kettős vagy négyes fogat lovainak nyakába csengőt tettek, hogy a csengő figyelmeztessen mindenkit a zajtalanul és gyorsan haladó járműre.

2.2. Kerekcsajművek

A magyar nyelvterületen a parasztagazdaságok teherszállítása és a kereskedelem, háziipar áruforgalma évszázadokon keresztül elsősorban kerekcsajművekkel zajlott. Ezek közül a legfontosabbak mindvégig a négykerekű szekerek és kocsi voltak.

Az említett járművek neveinek értelmezése a népnyelvben nem egységes. Nyugat-Dunántúl és Észak-Tiszántúl népe a kocsit személyszállító, a szekeret pedig teherszállító eszköznek tartja. Erdélyben és egy északkeleti sávban csak a rugózott hintót nevezik kocsinak, minden más négykerekű járművet szekérnek tartanak, bármilyen fogat is van előtte. Ezzel szemben a központi népterületen kocsinak a ló vontatású, szekérnek pedig az ökörigás járműveket nevezik. Ott mindkét járműtípus teherszállításra szolgál. Eltérések főként a rúd szerkezetében, illetve a kocsiszekrény méretezésében találhatók.¹⁸

Egy-egy településen vagy kistérségen a kerekcsajműveknek természetesen több fajtája volt jelen. Így például a Hajdúságban a 20. század első felében a következő járműveket használták: *fatengelyes szekér, hosszú csámesz, rövid csámesz, bárka szekér, ekhós szekér, vánkuszos szekér, nyújtott szekér, kivágott oldalú homokfutó, kivágott oldalú szekér, középfellépős szekér, talyiga, kordé, bricska*.¹⁹ Más tájakon szintén sok járműnév és járműtípus használatos, amelyek elterjedtsége szorítkozhat egy-egy szűkebb körzetre, de kiterjedhet akár félországi területre, kisebb-nagyobb régióra. Mindezekhez még hozzájárul a történeti forrásokból ismert járművek sokasága: *mázaszszekér, rudas szekér, ajonca szekér, biga, kólya, bakó szekér, csille, erdőjáró csille, sóhordani való szekér, törkölyhordó szekér, ebédhal-szekér, orosz szekér, tót szekér* stb. Az elnevezéseknek ez a gazdagsága is sejteti a kerekcsaj szállítóeszközök rendeltetés és szerkezet szerinti változatosságát, a járműkultúra fejlettségét és sokrétű voltát a történeti Magyarországon.²⁰

Magyarországon a kétkerekű járművek már a középkorban is alárendelt szerepet játszottak, s többnyire a szegénységet jelképezték minden korban. Nagy nyomorúságában a nép maga húzta a szekérnek gúnyolt bigát vagy taligát. A magyar taliga ősi formái a szegény nép és a pásztorok használatában maradtak meg.²¹

Fogatos állat lehetett az ökör, a tehén, a szamár, de komolyabb jelentősége taligák esetében is csak a lófogatoknak volt. A szarvasmarhával vont kétkerekű járművekről alig van recens adat. Elsőrt adatok alapján elsősorban kis mennyiségű teher szállítására használták a szegényebb parasztek, zsellérek. Szamaras talyigán közlekedtek a 20. század elején a Palócföld vagy

¹⁸ Paládi-Kovács 1987. 192. térkép. Paládi-Kovács 2001. 923–924.

¹⁹ Szekeres Gy. 1987. 17–27.

²⁰ Paládi-Kovács 2001. 925.

²¹ Györffy é.n. (1934) 261.



Ganét szállító juhász, Kunmadaras,
Jász-Nagykun-Szolnok vm., 1906, Györffy István felvétele,
Néprajzi Múzeum, F7817

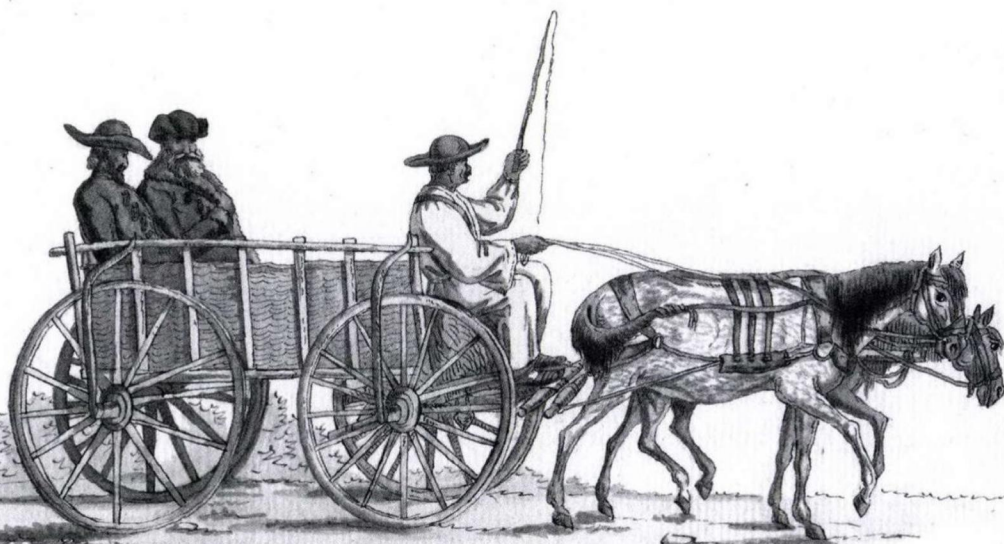


Magyar parasztok szamaras kordéval,
Gerencsér, Nyitra vm., 1909,
Lósy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F10446

Taligások, német vázlatfüzet lapja, 1822, akvarellal színezett tollrajz, ismeretlen német művész, Néprajzi Múzeum, R 13160

3160.

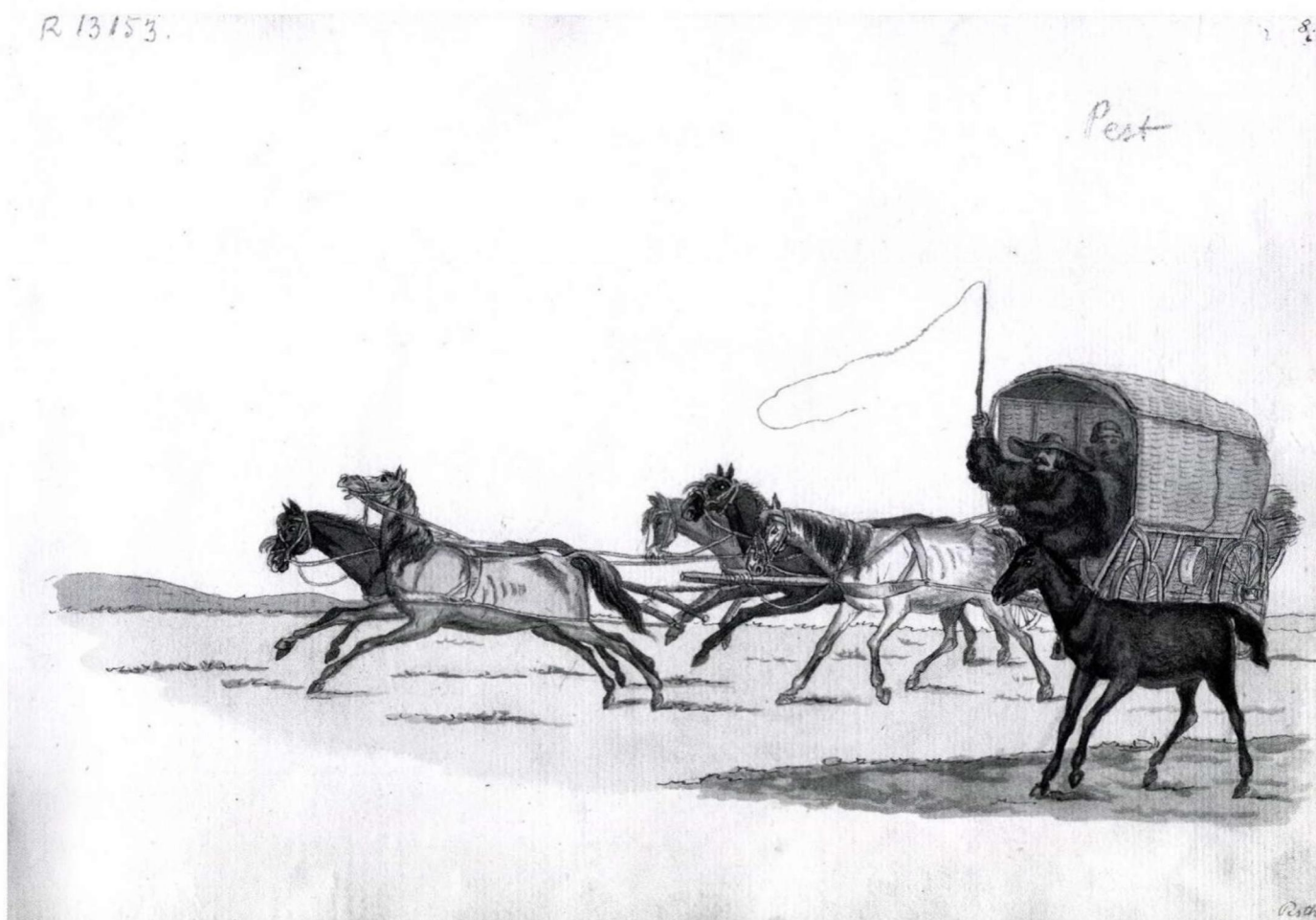
Taligasch sirm. Wagen



Taligasch sirm. Wagen

Ruma 180213

Somogy juhászszámadói, de a bükki meszet Répáshutáról a szegényebb családok kétkerekű kólával, csacsifogattal hordták eladni. Lőcsös kitámasztású, kétrúdú szamaras taligát Göncön (Abaúj m.) és az északi népterület több más településén is megfigyeltek. Ácson (Komárom m.) a szőlősgazdák laptikát, kordét használtak helyi közlekedésre. Két rúdja közé egy csacsit fogtak be. Oldalát rakoncák támasztották ki, kerekei a lovas kocsi hátsó kerekének méretezése szerint készültek.²² Az Alföldön a gulyások, juhászok kétkerekű járműve elé lovat vagy



Ekhós szekeret hajtó parasztok, német vázlatfüzet lapja, 1822, akvarellal színezett tollrajz, Pest, ismeretlen német művész, Néprajzi Múzeum, R 13153

szamarat fogtak. Többnyire élelmiszert, ruhaneműt tartottak a taligán. Debrecenben a 18. század elejétől az első világháborúig a helyi és a kisebb távolságra történő teherszállítás fő eszköze a fuvarostalyiga volt. A hivatásos talyigások száma néha megközelítette a szekeresekét, s a 18. század végétől a 20. század elejéig mindig meghaladta a száz főt. A város sáros és homokos útjain igen alkalmas járműnek bizonyult. Formáját tekintve a nyíregyházi paraszttá-

²² Paládi-Kovács 1973d. 21. 1989a. 364. Viga 1980. Kemecsi 1998. 45–46.

liga megegyezett a debrecenivel. A Nyírség homokhátságán a taliga könnyebben közlekedett, mint a négykerekű járművek. Miskolcon, Egerben a taliga használata a szőlő- és borterme-
léshez kapcsolódott. Szőlőhegyekre, borpincékbe taligával könnyebb volt a közlekedés, mint szekérrel.²³

Az Alföldön az 1880–1890-es években terjedt el szélesebb körben a Tisza-szabályozás és a vasútépítések földmunkálatai idején feltűnt kordé, kubikoskordé. Ez a kétkerekű jármű apróbb



Egészvágás szekér, Csíkszögöd, Csík vm., 1942, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F91021

módosításokkal olasz mintát követ. A főként földszállításra alkalmas kordé ládája deszkából, hátul egyetlen mozdulattal felhúzható súberrel készült. A hagyományos formájú taligafélékkel szemben lőcse nem volt. Fogatolását úgy oldották meg, hogy a kordé ládája hátrabillenthető legyen, s terhétől gyorsan megszabadulhasson. A recens adatok, leírások többsége láthatóan az Alföldről, annak is főként az északkeleti térségből származik. Ott a pásztortaliga, a fuvaros taliga, a kubikoskordé és a személyszállító taliga egyaránt megtalálható.²⁴

Magyarországon a taligafélék többsége kétrúdú, s egy lóval közlekedő jármű. Ezzel szemben a szekerek és a kocsik általában egyrúdúak és páros fogatolásúak. A lovas és az ökrös

²³ Balogh 1965–66. 75, 80. Márkus 1938. Bodgál 1960. 525.

²⁴ Katona 1961. 56–57. Paládi-Kovács 1973d. 19–20.



Föld szállítása kordéval, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum F335597



*Szekér, Karcag, Szolnok m., 1952,
Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106165*



*Kétkerekű taliga, Tard, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951,
Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F100462*



Kocsi, Gencsapáti, Vas m., 1952, Raffay Anna felvétele, Néprajzi Múzeum, F103788



Kasos szekér, Hajdúhadház, Hajdú-Bihar m., 1952, Maáczi László felvétele, Néprajzi Múzeum, F107420

Tájkép kőberes kocsival, Erdélyi-érchegység, 1937., Szöllősy Kálmán felvétele, Néprajzi Múzeum, F303592





Kocsiülések árúsítása, Pécs, Baranya m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F112109

Tejszállító taliga, Lajosmizse, Bács-Kiskun m., 1952, Bene Zsuzsanna felvétele, Néprajzi Múzeum, F110992





Szénásszekér, Szilvásszentmárton, Somogy m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F112018

szekér rúdjának formája, mérete, rögzítésének módja lényeges eltéréseket mutat. Kétrúdú szekerek és kocsik a 19–20. század fordulóján főként a magyar nyelvterület északkeleti részén voltak használatosak. Tájilag váltakozó intenzitással vettek részt a forgalomban a Felső-Tisza vidékén, Erdély és Moldva magyar területein.²⁵

Magyarországon a kétrúdú szekérnek a 14–15. században az újkorinál szélesebb elterjedtségére lehet következtetni. Történeti források gyakran említik ajonca néven a nyugati országrészben is. Néprajzkutatók az ajoncaszekeret azonosítják azzal a könnyű, személyszállító lovas járművel, amiről korabeli utazók is megemlékeztek.²⁶ „Magyarországi utazásom alatt – jegyezte fel Bertrandon de la Broquiére 1433-ban – gyakran találkoztam szekerekkel, melyeken hat, hét vagy nyolc egyén ült, és mindezt egyetlen ló húzta ... A hátulsó kerekek magasabbak az elsőnél. Fedelők igen szép, az ilyen fedeles kocsik oly könnyűek, hogy kerekkel együtt akárki egymaga vállára veheti és elviheti”.²⁷

²⁵ Paládi-Kovács 1987. 191. térkép.

²⁶ K. Kovács 1948. 5.

²⁷ Szamota 1891. 95.



Kasos koci a piacon, Nyíregyháza, Szabolcs-Szatmár m., 1965, Erdélyi Zoltán felvétele, Néprajzi Múzeum, F201776

Hagyományos szekereink alvázának szerkezeti elemei között kevés eltérés mutatható ki. Az egész magyar nyelvterületen megegyeznek a lényeges alkatrészek elnevezései is. A tengely hosszúsága és a kerekek nyomvonalainak távolsága tájanként, járműtípusonként eltért, de erről a fontos paraméterről nincs teljes áttekintésünk. A székelvényknél a népnyelv is hűségesen tükrözi a tengely váltakozó hosszúságát, mert megkülönbözteti az egész vágás, a félvágás és a háromfartályos szekeret. A fuvarozó szekerek, kocsik szélessége, nyomtávolsága az Alföldön és a Dunántúlon jóval egységesebb.²⁸ A vastengely fokozatos elterjedése valószínűleg a tengelyhosszúság egységesedéséhez is hozzájárult. Nagy jelentősége volt a szekér fejlődésében a vastengelyre való áttérésnek. A fatengely egykor főként bükkfából készült, s 3-4 naponta zsírral, hájjal kengették, hogy tüzet ne fogjon. A váltás tájanként némi időeltolással ment végbe. A Kisalföldön és a Dél-Alföldön a 19. század derekán, a Közép-Tisza vidékén a 19. század végétől az első világháborúig, a Felföldön és Erdély elzárt tájain a 20. század első felében zajlott le.²⁹

A vastengelyhez kapcsolódóan több új alkatrész terjedt el. Népünk a vasalás nélküli, az ún. fakószekeret is küllös kerékkel látta el már a honfoglalás előtti időben. Küllös kereket azonban csak képzett kézművesek, szerszámokkal felszerelt specialisták tudtak készíteni. A kerékagy

²⁸ Paládi-Kovács 2001. 933.

²⁹ Paládi-Kovács 1973d. 28. Pusztainé Madar 1973. 174.



*Lovaskoci, Hortobágy, Hajdú vm., 1947,
Manga János felvétele,
Néprajzi Múzeum, F327072*



*Szekér rakodáshoz készítve, Vitnyéd, Sopron vm.,
1930 körül, Györffy István felvétele,
Néprajzi Múzeum, F211373*

*Kordély, Gyoma, Békés vm., 1928,
Györffy István felvétele,
Néprajzi Múzeum, F174493*





Lovaskordé, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, F335582

kifúrása, a küllőknek szolgáló csaplyukak elkészítése aprólékos, pontos munkát kíván. Alföldi szekereink kerékátmérője nagyobb, mint a hegyvidéki szekereké. Általánosságban a hátsó kerekek átmérője is meghaladja az első kerekekét. A kerekek átmérője kistájak, szekér- és kocsigyártó központok, illetve szekér- és kocsifélék szerint kisebb eltéréseket mutat. Ennek oka főként a domborzati és talajviszonyokhoz is kötődő táji, helyi tradíciókban rejlik.³⁰

Az ívelt, görbeoldalú kocsi elterjedése elsősorban a Nyugat- és az Észak-Dunántúlon figyelhető meg még napjainkban is. Elterjedésében minden bizonnyal szerepe volt az ezen a vidéken kifejlesztett európai ismertségre szert tevő magyar kocsinak, a helyi szekérgyártók termékének. A szekerek hosszának változtatása a különböző funkciójú felhasználással köthető össze. A szálasrakomány hordásának igénye indokolta a leghosszabb, akár több mint 5 méteres oldalak (Nyugat-Magyarország) alkalmazását. Az állandó hosszú oldalú, hordásra használt szekér mellett a cserélhető oldalú szekerek 18. század eleji használatára is ismeretesek történeti adatok.

³⁰ Paládi-Kovács 2001. 934–935.

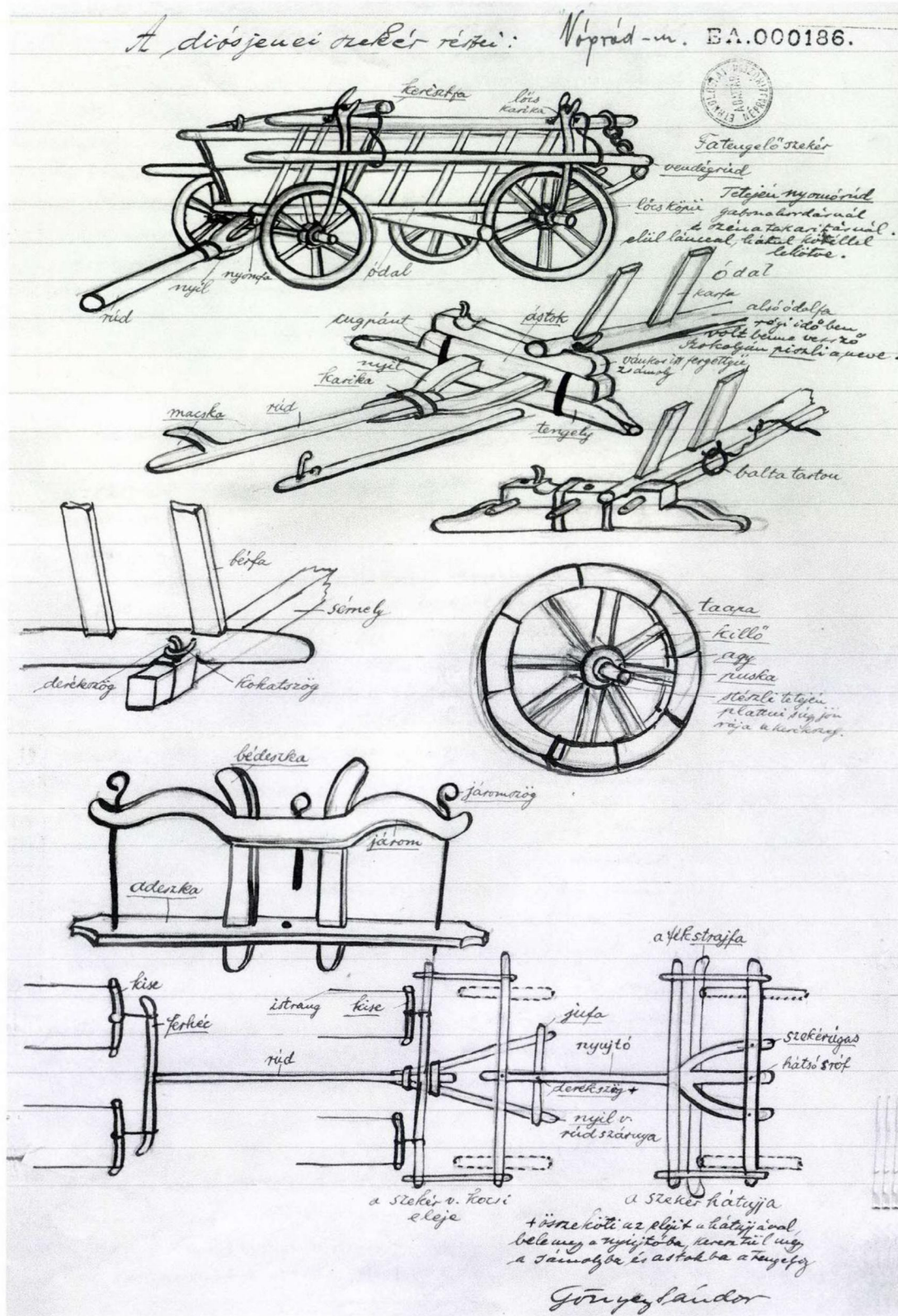


Eredetileg a szekér két oldala létrához volt hasonlatos. Korai szekérábrázolásokon, s kezdetleges recens szekereken látható, hogy a létraközöket vesszővel fonták be kerítés módjára. Szekéroldal egy-egy gazdaságon belül is több változatban található: van hosszabb és rövidebb, magasabb és alacsonyabb, létrás és deszkaoldal. A létrás

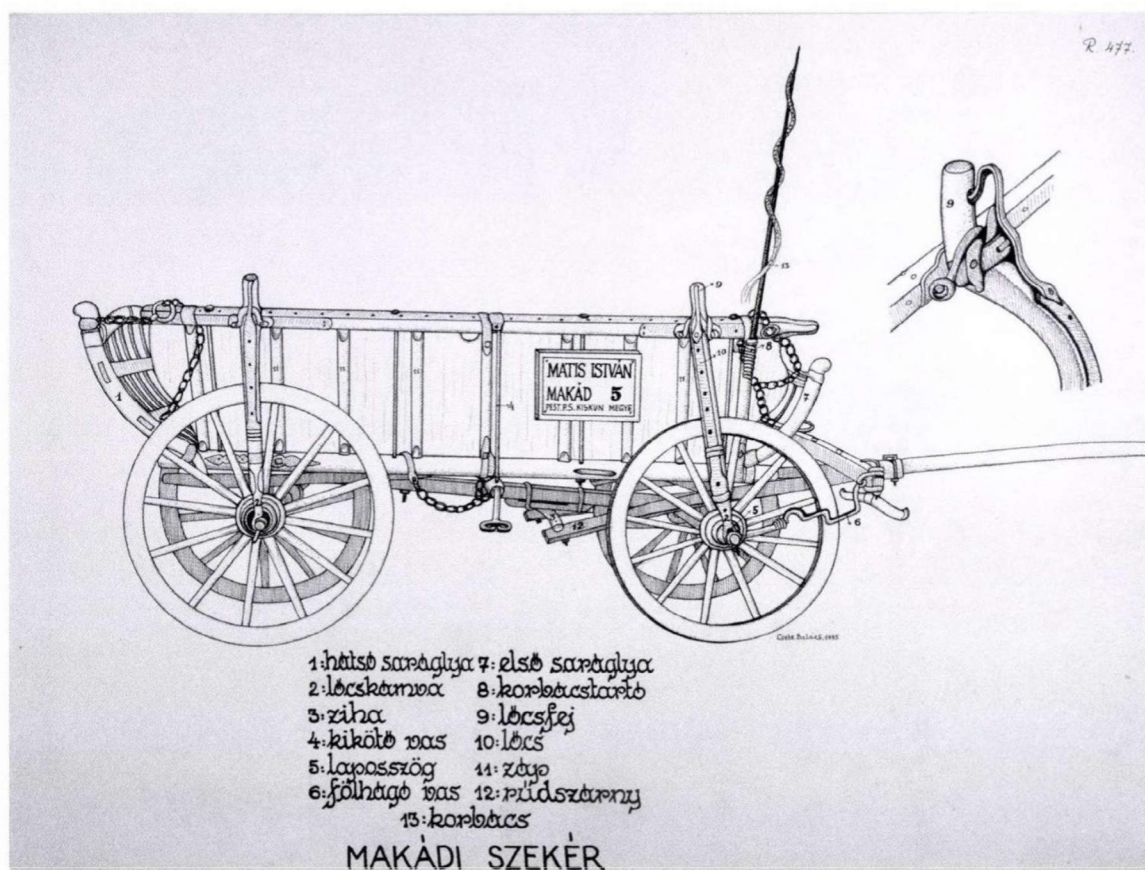
Kubikos kordék, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, 335608

Lovasszekérrel a poros úton, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, F335705





A diósjenői szekér és részei, tollrajz, Gönyey Sándor gyűjtése és rajza, 1939 körül, Néprajzi Múzeum, EA 186-os leltári számú kézirat



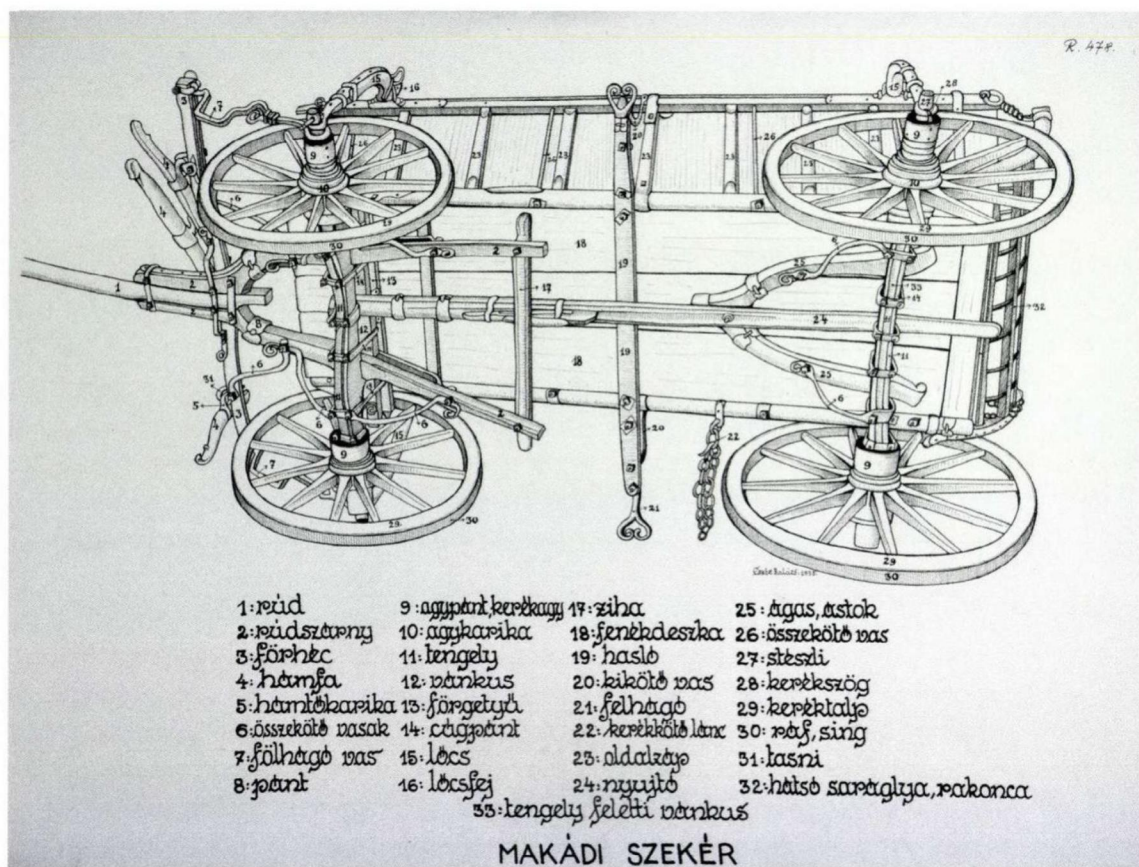
A makádi szekér és részei, Csete Balázs tollrajza, 1935, 34x45 cm, Néprajzi Múzeum, R 477

oldalnak is több változata van. Hordáshoz (kévés gabona és széna betakarítása) ritkázapos szekeret használnak, személyszállításához pedig sűrűzápost. A zápok sűrűsége tájanként is eltérést mutat.³¹ A személyszállító járműveknél a kocsiszekrény elején kisebb, hátul nagyobb mértékben felível az oldal. Ilyen kocsioldal a Dunántúl túlnyomó részén használtak még a 20. század első felében is. Ez a kocsioldal megfigyelhető már a 16. századi ábrázolásokon is. Nyugati mesterek „magyar kocsi” ábrázolásain tűnik fel először. Többnyire fonott kas és löcsös kitámasztás társult ehhez a kocsiszekrényhez. Az ívelt kocsioldal akkoriban az Európa-szerte „magyar kocsi” néven terjedő jármű egyik jellegzetes szerkezeti eleme volt. Valószínűleg a Duna mente, a Felső-Dunántúl középkor végi újjítása, amelyik később sem terjedt tovább a magyar nyelvterület keleti részeire. Dunántúli elterjesztésében a kocsi, komáromi, győri szekérgyártók mellett más központoknak is biztosan szerepük volt.³²

Fontos szerepe volt a magyar, de az európai járműkultúra alakulásában is a Komárom megyében fekvő Kocs községnek. A jármű magyar eredetét már a 17. században említették, de általánosan ismertté Cornides Dániel 1781-ben Pozsonyban megjelent munkája alapján

³¹ Paládi-Kovács 1987. 195. térkép.

³² Paládi-Kovács 2001. 937.



A makádi szekér részei alulnézetből, Csete Balázs tollrajza, 1935, 35,5×46 cm, Néprajzi Múzeum, R 478

lett. A *kocsi* szó egyike a magyar nyelvből eredő nemzetközi szavaknak. Erre vezethető vissza többek között az angol *coach*, a francia *coche*, a német *Kutsche*, a spanyol *coche*, az olasz *coccio*, a svéd *kusk*, a szlovák *koc*, a horvát *kocis*, a lengyel *koczi* és a cseh *koczy* szavak eredete. A *kocsi* szó először 1493-ban szerepel magyar írásos emlékekben, II. Ulászló számadáskönyveiben, *kochy*, illetve *currus kochy* alakban. A jármű származási helyeként pedig Kocsot említi a feljegyzés, *curriker de Koch*. A jármű leírását külföldi utazók emlékezéseiből ismerjük. Freiherr Sigmund von Herberstein osztrák államférfi és történetíró (1486–1566) 1518-ban átutazott Magyarországon. Visszaemlékezéseiben leírja az ezen az utazáson megismert közlekedési eszközt. „...Pesttől 10 mérföldnyire egy faluban kocsira szálltunk, amelyet három ló egymás mellett futva húzott, és amelyen ugyanakkor vas egyáltalán nem volt. A kocissal együtt négy személy jött...” Herberstein visszaemlékezései mellett más utazók is hasonlóan írták le a kocsit. Ezek szerint a korabeli szekerektől eltérően gyorsjáratú, könnyű jármű volt, eleinte vas alkatrészek nélkül készítették. Három lovat fogtak be eléje, és négy utast szállíthatott poggyászuikkal együtt. Jellemzői még, hogy a kocsi favázat fűzfavesszőből fonott kas tölti ki, amely hátul magasabbra emelkedett, nagyobb a hátsó kerék, az oldalaknak löcsös kitámasztása volt.³³

³³ Kemecsi 2012. 16–19.

A fuvarozáshoz és a szálas termények szállításához használt szekereket világosan el kell különíteni egymástól. Egyetlen gazdaságon, településen belül is többféle méretben léteztek szekerek. A járművek hosszát tekintve bizonyos táji eltérések is megragadhatók. A legrövidebb szekerek (kb. 130–160 cm) Észak-Tiszántúlon, a kapcsolódó Partium és az erdélyi Mezőség elzárt településein voltak (190 cm). A kétlovas alföldi szekerek és dunántúli kocsik többsége a 20. század elején kb. 220 cm hosszú volt. A 250 cm vagy ennél hosszabb kocsi- és szekérroldal főként a nyelvterület peremein terjedt el. Hosszú oldalú szekereket a Dunántúl, az északi népterület és a Székelyföld parasztsága használt széna- és gabonahordáshoz. A nyelvterület nyugati és keleti szélein találjuk a leghosszabb szekereket. Vasban, Zalában, Veszprémben helyenként 5 m hosszú szekérroldalakat használtak. A paraszti szekerek, taligák kocsiszekrénye elől és hátul igen gyakran nyitott. Mindkét végükön nyitottak a szálasrakomány szállításához szolgáló hosszú oldalú szekerek is. Ezekhez a speciális nyári szekerekhez saroglyát nem használtak. A nyújtóval és hosszú derékka, cserélhető karfákkal megnyújtott szekerekről pedig a nyári behordás idején levették a két saroglyát. A változatos formájú saroglya fokozatosan terjedt el, de máig sem jutott el a magyar nyelvterület minden részébe. Finom kidolgozása, enyhén ívelt, vékony vaspálcákkal erősített saroglyákat használt a Dunántúl és a Kisalföld népe, illetve az északi népterület nyugati fele. Ezek a mives, könnyű saroglyák a fuvarozó lovas kocsihoz kapcsolódnak.³⁴

A szekér felépítményének kulcsa a szekérderék, a két oldal rögzítésének, kitámasztásának módja. A szekérroldalak összefogásának, rögzítésének alkalmas eszköze a deszka vastagságú kötőpánt. A keresztben feszülő pánt túlságosan merev, s nem követi jól a kocsiszekrény részének mozgását.

A löcs a rakoncánál hosszabb és felső felén jellegzetesen hajlott, görbe rúd, amelynek alsó vége a kerékagyból kiálló tengelyvéghez van rögzítve, másik vége pedig a szekérroldal felső pereméhez csatlakozik. Mivel a löcsök az oldal felső szélét támasztják alá, s a szekérderék síkjával szöget bezárva a teher egy részét a tengelyvégre hárítják át, a löcsös szekérderék teherbírása a rakoncás oldalét számottevően meghaladja. Magyar nyelvterületen az emlékezetrel elérhető időben mindenütt túlnyomórészt löcsös szekeret használtak.³⁵ A löcs magyarországi szerepét mutatja, hogy – a kubikoskordét kivéve – még a kétkerekű járműveknek is nélkülözhetetlen alkatrésze volt. A löcsös szekerek dominanciája mellett azonban – tájanként változó jelentőséggel – feltűnnek részben-egészben rakoncás szekérfélék is. Egyedül a moldvai csángók használtak kizárólagosan rakoncás szekereket a 20. század második feléig, mikor terjedni kezdett a löcs alkalmazása.³⁶ A rakoncás és a löcsös kitámasztási mód nemcsak tájanként, koronként mutat ingadozást. Egy-egy településen belül is megfigyelhető keveredésük, egymás mellett élésük. Ezt a megoldást a gyors kanyarodás érdekében alkalmazzák, ezért a könnyű, lovas kocsik készültek elől rakoncával, hátul löccsel. A löcsös szekér legkorábbi európai ábrázolásai a 15–16. századból, és épp a Kárpát-medencéből és közvetlen környezetéből

³⁴ Balogh 1965–66. 75. Paládi-Kovács 1973d. 41–43. 1987. 196. 197. térképek. 2001. 937. Herczeg 1983. 267. Gráfk 1971. 108.

³⁵ Paládi-Kovács 1973d. 34. 1987. 194. térkép.

³⁶ Berkes 2005. 125.

származnak. A löcsös szekér legfejlettebb változatai a magyar nyelvterületen fejlődtek ki, ahol a löcsös szekér jelentősége, dominanciája nagyobb, mint bárhol Európában.

A négykerekű járművek egy speciális típusát, a fedett kocsikat írja le több utazó is hazánkból. Így tesz a burgundi lovag Bertrandon de la Broquière (1433) és az angol E. Brown (1669–1670) is.³⁷ A szekértető régebbi formája, egy hosszában kettészelt henger egyik felére hasonlít. A tető váza félkör alakban meghajlított fa kávékra épül. A szekérfedél másik típusánál a jármű négy sarkába állított falábak egy lécekből készült rácsozatot tartanak, amire ponyvát terítenek. A 19. század végén és a 20. század elején több vidéken megjelent szórva nyosan a ponyvával fedett kocsi mind a teherszállításban, mind a személyi közlekedésben.³⁸

Számos szekérgyártó központnak, s a körzetében elterjedt táji típusnak sok százados múltja van. Az árszabások őrizték meg emlékét több típusnak, mint a pozsonyi, hegyaljai, somorjai, vagy baranyai kocsi. A szekérgyártó központok többnyire városokban, mezővárosokban alakultak ki. Táji szekértípusnak a kerékgyártók és a használó nép által annak tekintett járműfélét tekinthetünk. A lokális szekértípusok olykor csak apró részletekben, egyes elemek díszítésében, a vasalás cifrázásában vagy a jármű festésében térnek el a szomszédos körzetek szekereitől. Egyes községek kocsijait színükről is meg lehetett különböztetni. A lébényi kocsi zöld volt, a kunszigeti kék, a rábapatonai sárga, a szanyi világoskék, a kónyi sötétzöld vagy szürke, a tardosi fekete.³⁹

A 19. század végén Magyarországon a több tízezer bognáron és kovácson kívül 223 ún. kocsigyártó üzem foglalkozott kocsikészítéssel. Ebből valódi gyár működött 4 Budapesten, 2 Pozsonyban, 1 Vácott, 1 pedig Debrecenben. A legrégebb és legnevezetesebb a Kölber testvéreké volt Pesten.⁴⁰ A kocsigyárak elsősorban rugós (féderes) járműveket készítettek, szekeket nem gyártottak. Hintót, homokfutó kocsit és taligát módos parasztok is vásároltak tőlük. A kocsigyárak a magyar paraszti szekerek és kocsik egységesedését eredményezték. A falusi magyar kerékgyártók, bognárok a könnyű, vasalás nélküli fakószekerek készítésében jeleskedtek. A 18–19. század a fakószekér visszaszorulásának, az erősebb vasalt járművek terjedésének, a regionális és lokális szekértípusok kifejlődésének jegyében telt el. A bevándorló, német nyelvterületről származó bognárok és kovácsok a magyar járműveket több alkatrészrel is gyarapították, s a német mesterségzavakat is elterjesztették.

2.3. A hagyományos járműkészítés

A négykerekű kocsi, szekér készítése bonyolult, összehangolt tevékenység. Az alkatrészek megmunkálásához alapos ismeretekre, szaktudásra és meghatározott eszközkészletre van szükség. A mesteremberek – bognár, kovács – mellett meg kell említenünk a paraszti faragó-

³⁷ Szamota 1891. 95, 301.

³⁸ Paládi-Kovács 1987. 201. térkép. 2001. 946–947.

³⁹ Paládi-Kovács 2001. 947–949.

⁴⁰ Kócziánné 1977. 82–83. 2005. 442.



Kerégyártó műhely, Kiskunhalas, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1922 előtt, kiskunhalasi fényképész felvétele, Néprajzi Múzeum, F25976

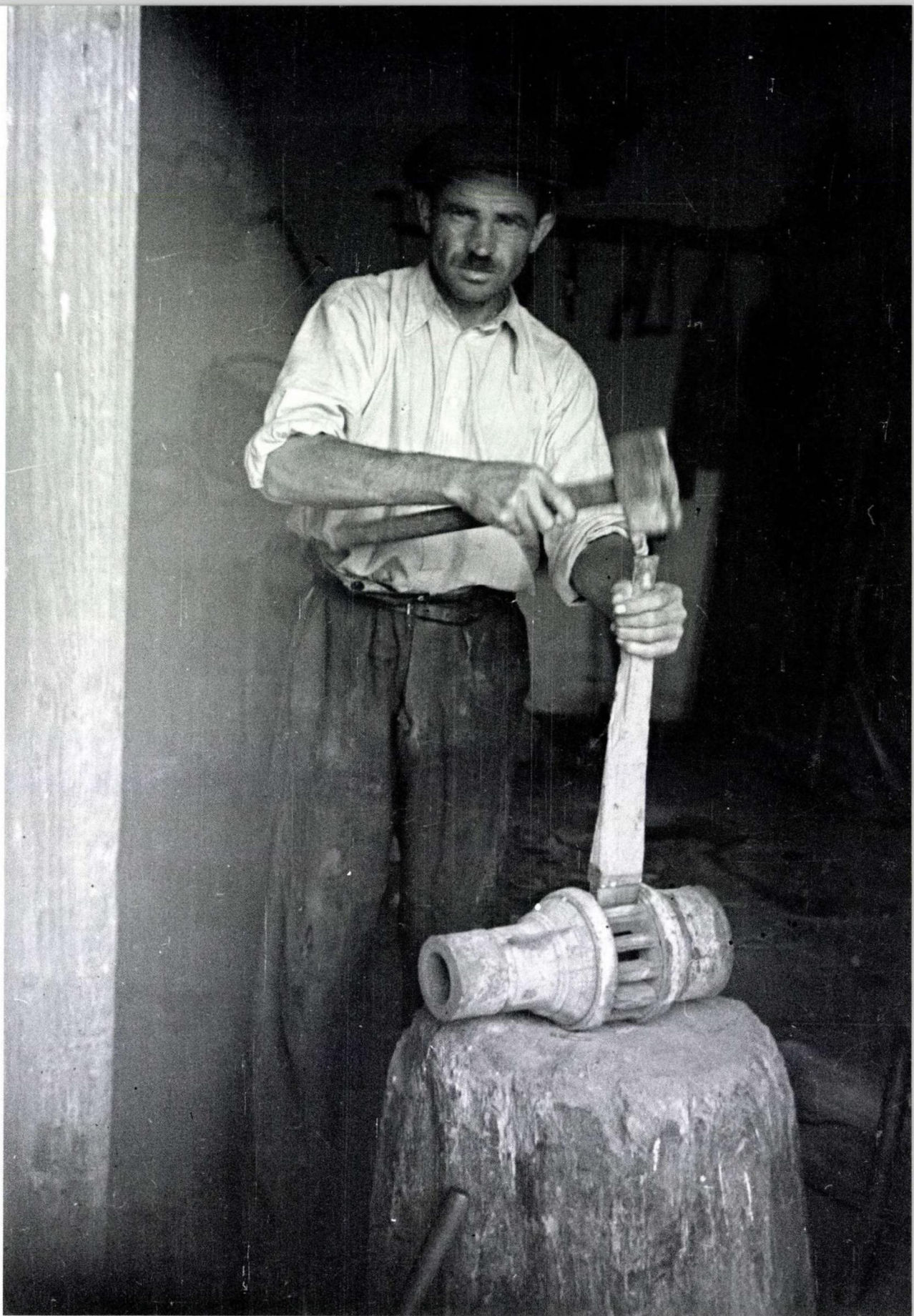
kat, ügyes kezű gazdákat is. A szekérműkészítés, - javítás régebben a felnőtt férfiak általános ismeretei közé tartozott, nagyrészt minden falusi embernek értenie kellett hozzá.

A nyelvtörténeti vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a magyar szekérműalkatrész elnevezések legrégibb rétege a honfoglalás előtti időkben gyökerezik (pl. küllő, tengely, szárny, kerék, oldal, talp, agy szavaink). Honfoglaló elődeink tehát bizonyosan használtak állatok vontakerekes járműveket, feltehető, hogy szekérműkészítő mestereik is voltak.⁴¹ A középkorban meghatározó technikai újítások formálták a kocsikat. Így a nyújtó alkalmazása a jármű hosszának szükség szerinti változtatását oldja meg, az első tengely, és ezáltal a jármű elfordulását a fergettyű teszi lehetővé. A löcsök 14. századi megjelenése a járművek teherbírását növelte meg.

Kezdetben csak a legtöbb szakértelmet kívánó alkatrész, a kerék készítésére vált ki az önálló iparág, a famegmunkáló ács mesterségből. A kerégyártó, kerekes elnevezést felváltotta a már a 15. században felbukkanó német Wagner szó osztrák – bajor táji változatának bognár formában történő átvétele. A korábbi elnevezés családnévként szerepel a középkori oklevelekben. A kocsiagyártást fejlesztette, hogy több település feudális szolgáltatásai közé is tartozott a szekérműkészítés.⁴²

⁴¹ Paládi-Kovács 1973d. 13.

⁴² Kemecsi 2012a. 46–47.



Küllő beillesztése a kerékagyba, Tahitótfalu, Pest m., 1951, Raffay Anna felvétele, Néprajzi Múzeum, F101251

A falusi kerekések a könnyű, vasalás nélküli ún. fakószekerek készítésében jeleskedtek. Az alföldi homokon, a sáros utakon nehéz, vasas szekereket nem lehetett használni. A hazai járműkészítő iparosok tevékenysége a 15. század után európai hírűvé vált legsikeresebb termékük, a magyar kocsi kifejlesztésével. A Magyarországon keresztül utazó külföldi utasok igen elismerően nyilatkoztak a könnyű és kényelmes járművekről.

A bognárok eddig ismert legkorábbi céhe Kassán alakult 1459-ben. Az évszázadok során 54 önálló kerékgyártó céh jött létre hazánkban, a kovácsokkal pedig 73 településen létesítettek közös céhet. Az egymást kiegészítő szakmákhoz hasonlóan a járműkészítő iparosok is több településen közös bognár–kovács céheket hoztak létre a 17. században.⁴³ A járműgyártó mesterség a 19. század elejéig a céhes ipar szintjén állt. A miskolci, debreceni vagy gyulai egyesült bognár és kovács céhek működése az 1830-as évek után már meghaladta az egyedi megrendelések mennyiségét, és a piacra termelést is lehetővé tette. Az egyes városi nagylétszámú céhek vonzáskörzete 30–40 kilométeres volt.⁴⁴ A magyar kocsigyártó központok működése nagymértékben alakította a járművek táji körzeteinek rendszerét. A bognárok nélkülözhetetlen járműveket, a mezői gazdálkodásban szükséges munkaeszközöket gyártottak, így a kis falvakban is működtek.⁴⁵

A kis településeken működő kocsigyártók nem tömörültek céhbe, és nem csatlakoztak a városi szervezetekhez sem. Ez azzal a következménnyel járt, hogy kontárnak minősültek. A feldolgozandó fában bővelkedő vidékeken, a tanult városi kézművesektől távol élő erdélyi, felvidéki, dunántúli falvakban sokkal többen kontárkodtak, mint az Alföldi településeken. Az 1900-ban készült összeírás szerint bognársággal 273 községben 3007 családfő foglalkozott háziiparszerűen.⁴⁶

A bognármester a legfontosabb szerszámain – esztergát, gyalupadot, kerékszékét – általában örökölte, idősebb mestertől vette vagy maga készítette. A fúrókat, vésőket, fűrészeket, gyalukat vaskereskedésben, a szegényen induló fiatal mester az ócskapiacon vásárolta. A fát régebben vásárokon, az erdészettől vagy parasztemberekől, az 1920-as évek óta jobbára fakereskedőktől rönkökben szerezték be. A kovácsmesterség már korán önálló mesterséggé vált. Viszont a járműkészítés nem tartozott a kovácsok tevékenységi körébe egészen a járművek fém alkatrészeinek elterjedéséig. A 19. század közepéig gyakran szerepel a levéltári forrásokban a vasalatlán, teljesen bognármunkaként készülő jármű, a fakószekér. Egyes alkatrészeit fűz-, mogyoró- vagy nyírfaágakból font gúzzsal erősítették össze. Emlékét a fatengelyes járművek őrizték meg egészen a 20. század közepéig. A 18–19. században az országba érkezett német nyelvterületről származó bognárok és kovácsok a meglevő magyar szekereket sok apró alkatrésszel gyarapították, s a német mesterségzavakat terjesztették el a termékeiket használó nép között (pl. astok, cugpánt, féder, ráf, súber).⁴⁷

A 19–20. században a falvakban, városokban élő és dolgozó mesterek is több csoportba oszthatók. A kerékgyártók a céhrendszer felbomlása (1872) után részben önállók, részben az

⁴³ Juhász 1991a. 458.

⁴⁴ Kemecsi 2005. 435.

⁴⁵ Cseh 2014. 28–29.

⁴⁶ Juhász 1991a. 458.

⁴⁷ Cseh 2014. 125.

uradalmak alkalmazott mestereiként szerepelnek. A városokban élők általában tehetősebbek falusi társaiknál. Közöttük is elfogadott, hogy részben terményben fizetik ki a megrendelők az elvégzett munka ellenértékét. Egy teljesen elkészült kocsi árának körülbelül a negyven százaléka illette meg a bognárt, a többi a kovácsé volt. Ez az arány a két világháború közötti időszakban alakult ki. Korábban a famunka adta a többséget. A vasalások terjedése, a kocsik új alkatrészei (pl. vastengely, vaslőcs) emelték fel a kovácsmunka értékét.

A bognár- és kovácsmesterség szerszámkészlete az évszázadok alatt szinte alig változott. A legnagyobb változást az új energiaforrások eredményezték. A 20. század második felétől a hagyományos emberi erőt felváltó elektromos áram működteti a fűjtatót, esztergát, fúrót, esetenként a fűrész.⁴⁸ Az évszázadokkal korábbi eszközkészlet és a recens anyag összehasonlítására ideális források a hagyatéki leltárak.⁴⁹ A késztermékek árainak elemzését pedig a limitációk adatait felhasználva végezhetjük el hitelesen.⁵⁰

Az uradalmak számára szükséges bognár- és kovácsmunkát az uradalmi iparosok elvégezték. Az uradalom központjában kovács, bognár és szíjgyártó egyaránt működött. A pusztákon faragóbéres végezte el a szükséges javításokat. A 19. század végén, 20. század elején az uradalmak állandó alkalmazottai között szerepeltek a bognár és a kovács, illetve a kovácsot a későbbiekben felváltó gépész. A gazdaságokban sorra épültek a 19. század végén a bognár- és kovácsműhelyek mellett a gépműhelyek is. Az ezekben dolgozó állandó alkalmazott iparosok az ún. cselédlakokban éltek. A kovácsmestereknek is sokféle társadalmi típusa volt ismert. Például a kisalföldi falvakban – ahol jelentős közbirtokosság volt – gyakori az ún. kommenziós kovács a 19. századtól egészen a 20. század közepéig.⁵¹ Őket a faluközösség alkalmazta, az adott műhelyt, lakást, kisebb földterületet. A mester saját szerszámaival dolgozott, de a munkájához szükséges szénét általában a falu biztosította. Szerződésüket a közbirtokosság kötötte meg – általában három évre, illetve ha jól dolgoztak, „kiöregedésükig”. A gazdák előtt a jelentkezők „tarifát” készítettek, melyben felsorolták, hogy mennyiért vállalják a különböző munkákat. Szavazással választották ki a jelentkezők közül a megfelelőt. A kovács ügyeit a gazdák közül választott kovácsbíró intézte. Neki cserébe ingyen végzett minden munkát. A közbirtokosság tagjai számára kedvezményt adott. Általában pénzért dolgozott, de az ekevasak élezéséért a tagoktól 1-1 véka (25 kg) kenyérgabonát kapott. Hitelbe is végzett munkát, ekkor az ún. kontóskönyvben jegyezte fel a munkát, s annak árát.⁵² A legtöbb faluban a gazdák évente egyszer számoltak el, általában cséplés után. A szegényebbek tartozásukat ledolgozták, szántottak, fuvaroztak. A közösségi kovács helyzete a paraszti társadalomban igen megalázó volt. A szabott ár és a gazdák külön jogai – hajnali és esti munka szántás idején – nem engedtek jólétet számára.

Az iparosok a vevőkörzetükben élő parasztsággal közösen alakították napjainkig a járműveket. A polgárosulás következtében megváltozott igények kielégítésére a 19. század második felétől a gazdagabb parasztréteg számára a járműkészítő mesterek új típusú járműveket is

⁴⁸ Cseh 2012. 3231–330. 2014. 132–137.

⁴⁹ Kemecsi 1999a. 88. Cseh 2014. 127–128.

⁵⁰ H. Csukás 2004. 330. 2009.

⁵¹ Vö. Bodgál 1959.

⁵² Timaffy 1991. 257.



Kocsioldal fonása fűz vesszőből, Átány, Heves m., 1954., Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113705

gyártottak, amelyek igényes kivitelükkel gazdáik tekintélyét is kifejezték. Ezek a kényelmes személyszállítást és az igényesebb áruszállítást egyaránt lehetővé tevő járművek a piacozó gazdagabb parasztnak körében az 1950-es évekig nagy keresletnek örvendtek. Noha e járművek előképei, előzményei nemesi, uradalmi körökben lelhetők fel, bennük évszázados hagyományok összegződtek, de sajátosan érvényesültek a paraszti igények, táji követelmények.⁵³

A járművek készítésénél a famunkát elvégezte sok esetben egy-egy jó képességű falusi parasztember. A változatos természeti adottságok befolyásolták a parasztfaragók tevékenységét. Elsősorban a lombos erdők övezetében, a fában gazdagabb hegyvidéki településeken működtek. A fában szegényebb vidékeken ritkábban fordult elő, hogy egy-egy gazda maga faragja ki szekerének alkatrészeit.

A kocsi elkészítéséhez a kovács- és a bognármesterek összehangolt munkája szükséges. Ritkán szerepelt egy új kocsi az általános feladatok között. Rendszerint egy-egy fiatal gazda önállósodásánál került sor teljes gazdasági felszerelése egyik fontos elemének, a kocsinak vagy a szekérnek az elkészítésére. Alkalmanként a módosabb gazdák a rendszerint használt hét-

⁵³ Kemecsi 2005. 436.



Kerégyártó, Karcag, Szolnok m., 1952., Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106411

köznapi járművek mellé ún. „kiskocsit, könnyű kocsit, piacos kocsit, búcsús kocsit” is készítettek. Ezek a járművek díszesebb, igényesebb kidolgozásukkal módot adtak – elsősorban a kovácsmester számára – készítőik szaktudásának bemutatására. A bognárok rendszerint összhangban dolgoztak a kovácsokkal az uradalmakban, és a falvakban, városokban egyaránt. A céhek megszűnése után a városokban is az önálló mesterek igyekeztek tartós évtizedekre szóló munkakapcsolatokat kialakítani.

A gazdák általában a kocsit a kovácsnál rendelték meg. A mesterek büszkén emlékeztek arra, hogy a több év óta velük dolgoztató gazdák teljesen reájuk bízta a kocsi készítését. Egy-két apró részlet, díszítőelem kapcsán közölték csak elvárásaikat. A kovácsok szívesen dolgoztak összeszokott kerékgyártó társaikkal, mert már ismerték egymás munkájának minőségét. A vásáron vett vagy máshonnan hozott alkatrészeket alaposan ellenőrizték, hogy megfeleljen a minősége. Különösen az idegen helyről származó kerékagy anyagát és kidolgozását vizsgálták. A megrendelő gazda azonban a kész fa alkatrészeket elvihette a bognártól, és a vasalást tetszés szerint más kovácsra is bízhatta.

A kocsi készítésének folyamata a meghatározó alkatrészek szempontjából vizsgálva segíti a táji jellemzők meghatározását. Hagyományos szekereink alvázának szerkezeti elemei között kevés eltérés mutatható ki. Az egész magyar nyelvterületen megegyeznek a lényeges alkatrészek elnevezései.⁵⁴ A négy kerék mindenütt a tengelyen forog. A tengely sok vidéken még a 20. század közepén is fa volt. A fatengely leggyakrabban bükkfából készült, s rendszeresen zsírral, hájjal kenték, hogy a dörzsölődéstől tüzet ne fogjon. A fatengely gyors elkopását a végeire belesütött vasalások lassították. Fokozatosan, nagy táji eltérésekkel váltotta fel gyári fémtengely. A váltás tájanként eltérő időben történt. A Kisalföldön és a Dél-Alföldön a 19. század közepén, az Alföld túlnyomó részén a 19. század végétől az első világháborúig, a Felföldön és Erdély elzártabb vidékein csak a 20. század első felében zajlott le.⁵⁵

Az első és a hátsó tengelyen egy-egy párnafa, vánkos feküdt. Ennek vájatába, a tengely és a párnafa közé volt beépítve az ágas, vagy rúdszárny. Ezekhez csatlakozik a fordulást lehetővé tevő fergettyű. A tengely hosszúsága és a kerekek nyomvonalainak távolsága tájanként, járműtípusonként eltért. A fuvarozók járműveinek nyomtávolsága az Alföldön és a Dunántúlon jóval egységesebb. A Felföldön, a palóc vidéken a szálaskarmányt szállító fatengelyű nyári szekerek egy egész lábnyival (31,6 cm) szélesebb nyomon haladtak, mint a többi szekér.⁵⁶ A vastengely fokozatos elterjedése a tengelyhosszúság egységesedését is elősegítette. Az első és a hátsó tengelyt a nyújtó köti össze. A vastengelyhez kapcsolódóan több új alkatrész terjedt el. Ilyen a fatengely térkitöltő szerepét és a reá kerülő elemek rögzítésének feladatát átvevő, továbbra is fából készülő tengelyágy.

Küllős kereket, amely a középkor óta általánosan alkalmazott alkatrésze volt a járműveknek, csak jól képzett és megfelelő szerszámokkal felszerelt kézművesek, specialisták tudtak készíteni. A kerékagy kifűrése, a küllőknek szolgáló csaplyukák elkészítése aprólékos, pontos munkát kíván. Ezzel a feladattal az a fűró-faragó parasztgazda is a kerekeshez, kerékgyártóhoz

⁵⁴ Paládi 2003. 41.

⁵⁵ Paládi-Kovács 1973d. 28; Pusztainé Madar 1973. 174.

⁵⁶ Paládi-Kovács 1999aa. 950.

szokott fordulni, aki a többi szekéralkatrészt el tudta készíteni magának. A kerék fontosabb részei: az agy, kerékagy, a küllők (Székelyföldön fentők) és a talpak. A küllők száma lehet 8-10 vagy 12-14.⁵⁷ Alföldi szekereink kerékátmérője nagyobb, mint a hegyvidéki szekereké. Általánosságban a hátsó kerekek átmérője is meghaladja az első kerekekét. A kerekek átmérője kistájak, szekér- és kocsigyártó központok, illetve szekér- és kocsifélék szerint kisebb eltéréseket mutat. Ennek oka főként a domborzati és talajviszonyokhoz is kötődő táji, helyi tradíciókban rejlik.

A Kárpát-medencében a szekerek változatosságát elsősorban a szekér felső részének szerkesztése, formája és méretezése alakítja, mint az alváz és a „futómű” szerkezete. A felső rész, a kocsiszekrény pedig mindig a szállítmány jellegétől függött. Eredetileg a szekér két oldala létrához volt hasonlatos. A létra szó ’szekéroltal’ jelentésben már a 15. század végén meghonosodott. Német jövevényszó, de talán szláv közvetítéssel is számolni lehet. Szekéroltal egy-egy gazdaságon belül is több változatban található: van hosszabb és rövidebb, magasabb és alacsonyabb, létrás és tömör deszkaoldal. A létrás oldalú jármű a Felföldön és a Dunántúl túlnyomó részén a 20. század elején már csak a takarmányhordásra használt járművekre volt jellemző. A hátul magasabb, ívelt oldal az újkori kocsik jellemzőjeként terjedt el, és maradt jellemző a Dunántúl egy részén.

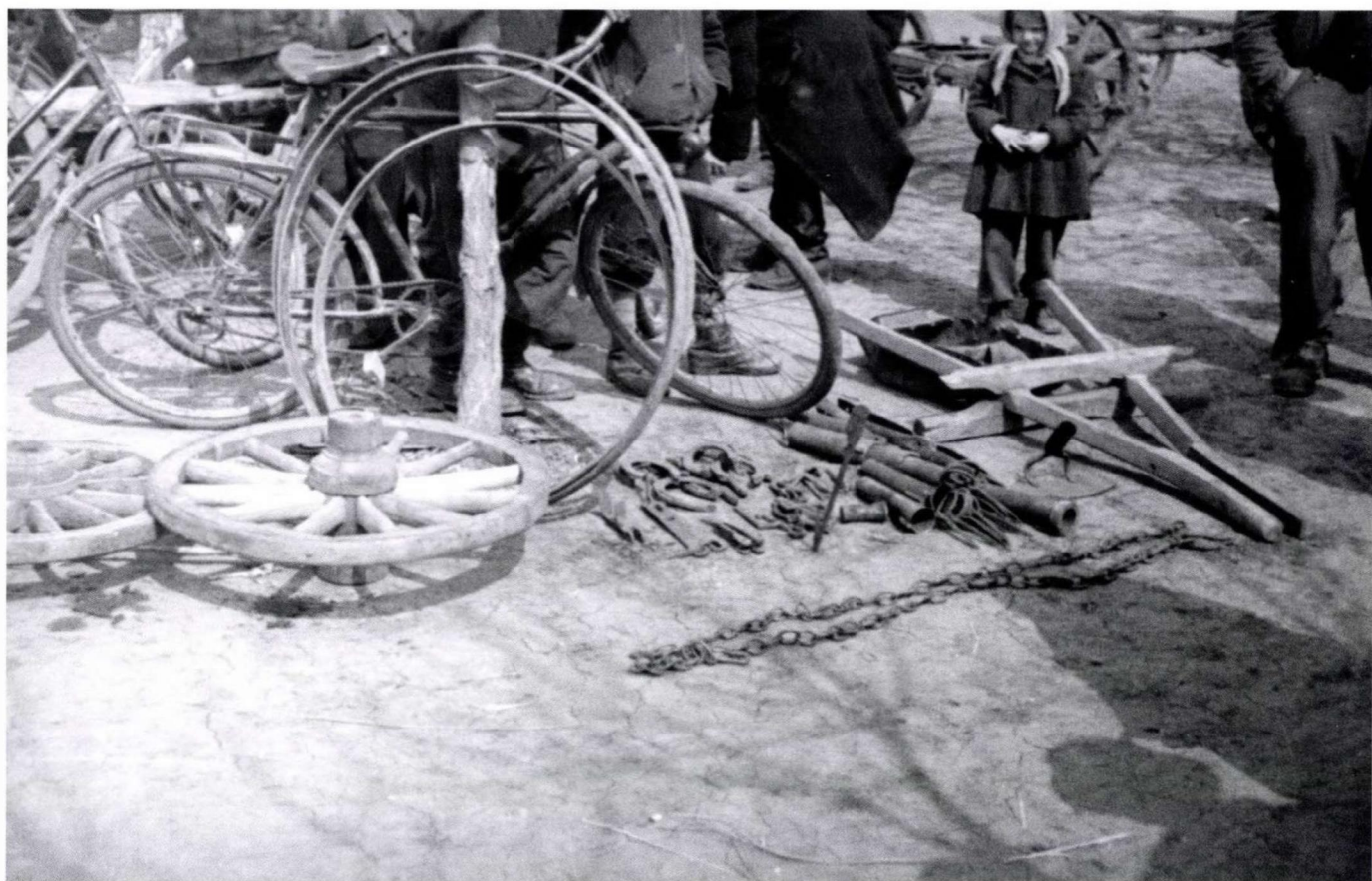
A járművek hosszában is kimutathatóak a táji jellemzők. A legrövidebb szekerek (kb. 130–160 cm) az Alföldön, Észak-Tiszántúlon, a kapcsolódó Partium és az erdélyi Mezőség elzárt településein voltak. Szórvaosan a Felföldi régióban is előfordult, hogy hasonlóan rövid kocsikat használtak.⁵⁸ Az alföldi szekerek és a dunántúli kocsik többsége a 20. század elején kb. 220 cm hosszú volt. A hosszú, kb. 250 cm-es kocsioldal elsősorban a nyelvterület peremén (Nyugat- és Dél-Dunántúl, Hont, Nógrád, Gömör, Bács-Bodrog, Székelyföld) és a Duna menti kistájakon terjedt el. A 19. század elejétől a fuvarozó szekerek hossza több vidéken megnőtt.

Hangsúlyos, esetenként táji típust jellemző járműalkatrész a kocsi elejét, illetve hátulját lezáró lekapcsolható saroglya, amely a szekér megnyújtására és a rakodótér lezárására egyaránt szolgálhat. Változatos formájú és szerkezetű alkatrész. A díszesen vasalt, ívelt és igényesen faragott saroglyák a lovas kocsik alkatrészei. Az erősebb szerkezetű, létrás szerkesztésű saroglya az ökor fogatolású szekerekre volt jellemző.

A járművek oldalait tartó alkatrészként a löcs alkalmazása volt domináns a magyar nyelvterületen. A löcs az oldal felső szélét támasztja, s a szekérderék síkjával szöget bezárva a teher egy részét a tengelyvégre továbbítja, ezáltal növelve a jármű teherbírását. Kevésbé teherbíró megoldás rakonca alkalmazása az oldal támasztására. A rakonca és a löcsös kitámasztási mód egy településen belül is előfordult párhuzamosan. A rakonca a vánkosszába, illetve elöl a fergettyűbe csapolással rögzített, egyenes karó. A ferdén felfelé álló rakoncakarók belső oldalához támasztják a szekéroltalt. A löcs a rakoncánál hosszabb és felső felén jellegzetesen hajlott, görbe rúd, amelynek alsó vége a kerékagyból kiálló tengelyvéghez van rögzítve, másik vége pedig a szekéroltal felső pereméhez csatlakozik. Mivel a löcsös szekér legfejlettebb változatai

⁵⁷ Paládi 2001. 934.

⁵⁸ Paládi-Kovács 1973d. 41, 1989a: 367; 1987. 196. térkép.



Eladó kocsialkatrészek a heti vásáron, Hajdúböszörmény, Hajdú-Bihar m., 1955., Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F118529

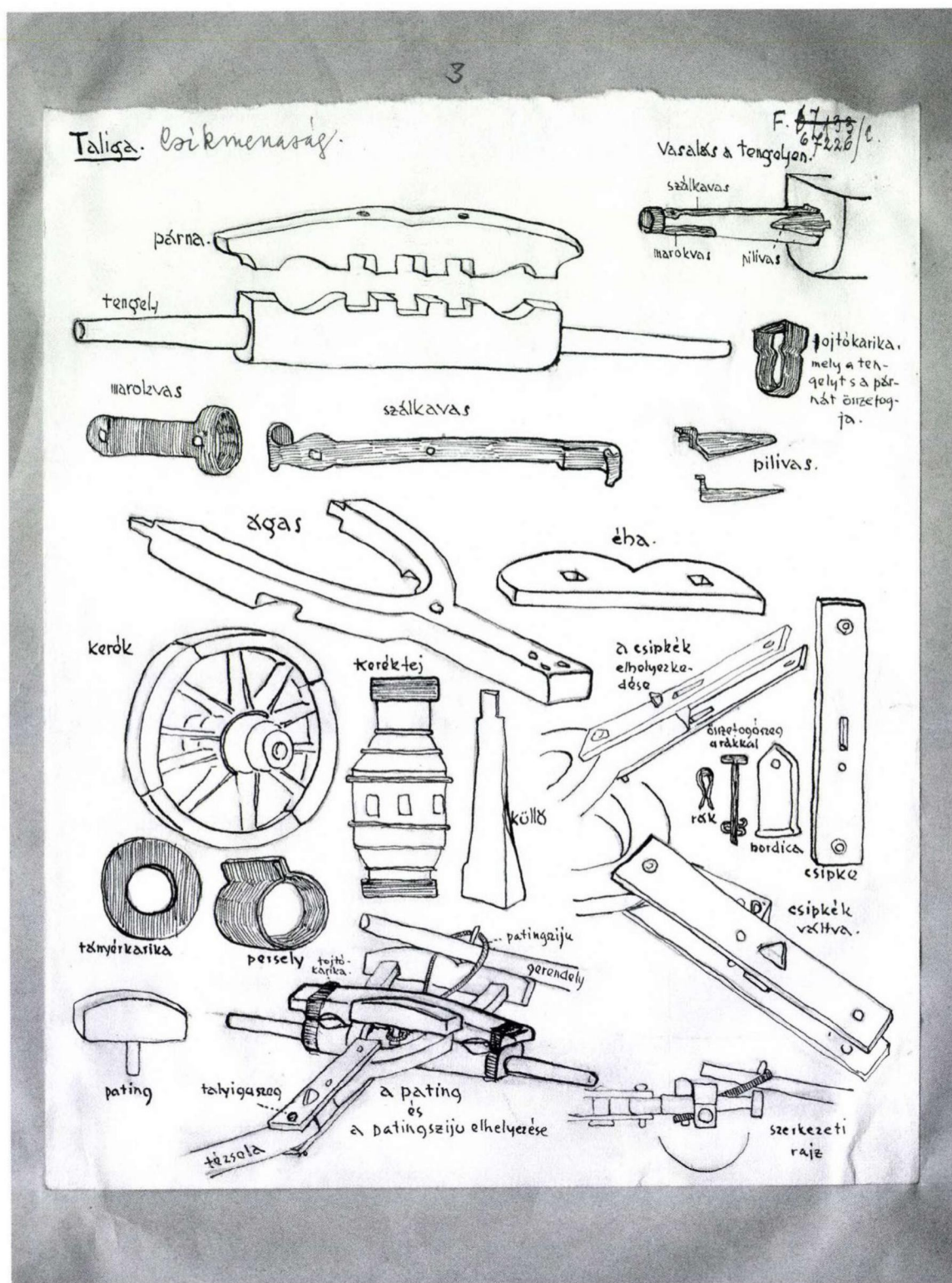
magyar nyelvterületen fejlődtek ki, itt a löcsös szekér jelentősége nagyobb, mint bárhol Európában. Kárpáti, balkáni környezetében a magyarság is terjesztette ezt a szekérfélét, és a löcs megnevezését.⁵⁹

A kovácsmunkák közül a szekérvasalás kívánja talán a legtöbb ügyességet, s ezt egyes mesterek – környékükre kiterjedően – szinte művészi színvonalra emelték, táji típusokat állítottak elő. A kereket talpalták legelőször. A sínvasat tüzesítve meghajlítják és melegen húzzák a talpfára. Megvasalták a kerékagyat, fontos feladatuk volt a tengelyek beállítása. A kocsi alkatrészei közül megvasalták a rúdszárnyat, förhécet, hámfákat. Ők gyártották a fellépővasat. A kocsi oldalait, saroglyáit, löcseit és a rudat borítóvassal vasalták meg, és az elkészült járművet is ők állították össze.⁶⁰

A kocsi famunkáját az ország több vidékén is részekre osztották. Ez a felosztás 6-10 egységre bontja a munkafolyamatot. Ennek akkor van jelentősége, amikor egy kerékgyártónál esetleg több segéd is dolgozott, akik elvégzett munkájuk fejében kapták bérüket. A kis falvakban működő bognárok is ismerték a munkafolyamat részekre bontását, de nem alkalmaz-

⁵⁹ Keszi-Kovács 1981a. 109.

⁶⁰ Timaffy 1985.



Csikmenasági taliga elemei, tollrajz, Ventzel József rajza, készült Domokos Pál Péter csikmenasági gyűjtőútján, 1929-1930, Néprajzi Múzeum, R 2430-as leltári számú rajzfűzet 3. oldala.

ták. Műhelyükben esetenként csak 1-2 segéddel dolgoztak. Egy új kocsi famunkájának elkészítése három-négy hétig tartott, s a kovácsmunka is eltartott két ember esetén két hétig.

A bognárok a legfontosabb alkatrészekhez (kerékagy, keréktalp, küllők) a nyelvterület különböző tájain ugyanazt a fát használták. Azokon a tájakon, ahol bőven rendelkezésre állt a kőris-, bükk- vagy a cserfa, abból készítették a szekér egyéb alkatrészeit. A 19. század folyamán az akácfa vált általánosan elterjedtté, ami kemény, ugyanakkor hajlékony, szívós szerkezetű, és könnyen beszerezhető volt. A bognárok csak több éve kivágott, szárított fából készítették szekeret. Hogy jobban kiszáradjon, kergét fejszével bevagdalták. A rönköket hasítófűrészszel a mester által megjelölt darabokra fűrészelték.⁶¹

A bognármesterség szakszókincse is német eredetű kifejezésekre épül. A méretezésnél az alapvető mértékegység a sukk. Egy sukk 12 col. A col a német megfelelője a régi magyar mértéknek, a hüvelyknek. A sukk hosszának megállapítása az egész országban egységesen ismert: a két ököl és a kinyújtott hüvelykujj egymás mellé illesztése adja meg. A szekér alkatrészeinek nagy mérete tette célszerűvé a centiméternél hosszabb col és a sukk használatát. Magyarország különböző vidékein többféle col ismertek és használtak a mesterek. A tájanként különböző mértékegységek nehezítik az egységes és pontos járműméretek rendszerének kialakítását. A méretek egységesülésének folyamatát elősegítette az alkatrészek készítésénél alkalmazott sablonok terjedése és a szakképzés is.⁶²

A kivágott fát a kerékgyártó még nyersen kidolgozta, elhasogatta vagy kifűrészelte, és úgy szárította meg. A legkörülményesebb feladattal, a kerék elkészítésével kezdték a munkát. Az agyat korábban lábbal hajtott, újabban elektromos faesztergán munkálták meg. A kerékagy vése a speciális kerékgyártó eszközben, a küllőzőszékben történt. A következő munkafázis a küllőzés. A küllők formáját sablon után faragták ki. A küllőszárat oválisra, a küllőfejeket négyzetesre. A küllők hossza eltérő az első és a hátsó keréknél. Ez vidékenként is változik a kerék méretével együtt. A küllőzés előtt a kerékagyra a kováccsal rendszerint felhúzták a két agykarikát, hogy a repedését megelőzzék. A küllők beverése után a következő feladat volt a talpalás. Az előmunkálatok során kinagyolt talpat kifaragják. Új kerék készítésénél a ráfhúzás után következett a legnehezebb bognármunka, az agy átfúrása. Azok a kovácsok, akik állandó segéd nélkül dolgoztak, ezt a munkát a megrendelő gazda segítségével végezték el.⁶³ Több vidéken ismert eljárásként a fúrás előtt több órán át főzték a kifúrt kerékagyat, különösen ott, ahol akácfából készítették. Az így készült kerék hosszabb élettartamú volt.⁶⁴

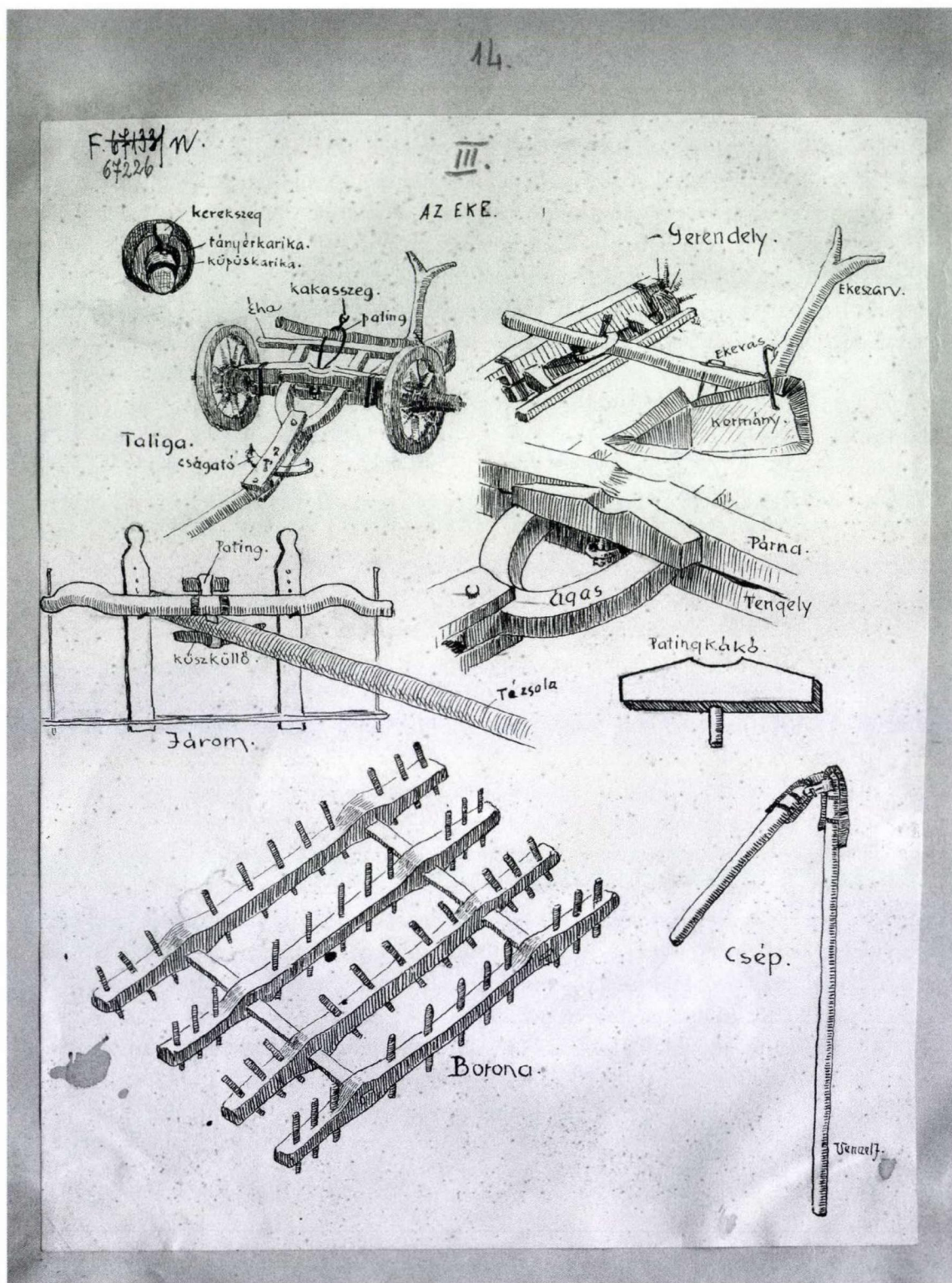
A négy kerék elkészülte után már egyszerűbb a többi alkatrész elkészítése. A magyar nyelvterület különböző vidékein több különböző oldalt használtak. Az oldal alakja sem egységes. Az ívelt kocsioldal elterjedése az egyik jellegzetessége az észak-dunántúli kocsiknak. A kocsi első és hátsó részét általában saroglyák zárják le. A saroglyák készítése is közös bognár- és kovácsmunka. Sablon alapján vágta ki a kerékgyártó a kocsi alvázának többi alkatrészét, illetve a löcsöket, fenékdeshkát, a rudat és a hámfákat is.

⁶¹ Juhász 1991. 459.

⁶² Kemecsi 2012a. 47–48.

⁶³ Kemecsi 2005. 437.

⁶⁴ Cseh 2014. 144–154.



Csikmenasági taliga, eke, járom, borona és cséphadaró, tollrajz, Venzel József rajza, készült Domokos Pál Péter csikmenasági gyűjtőútján, 1929-1930, Néprajzi Múzeum, R 2430-as leltári számú rajzfűzet 14. oldala.

A rendkívül nagy erőhatásnak kitett ferhéhez kapcsolt hámfákon keresztül húzzák a kocsit a lovak. A fentiekben vázlatosan leírt munkafolyamat ebben a sorrendben és teljességében ritkán fordult elő. Egy-egy új kocsi vagy szekér elkészítése rendkívüli feladatnak számított a napi munkák között. A munkaeszközök javítása és a törött alkatrészek pótlása volt lényegében a szokásos feladata a mestereknek. Előfordult az is, hogy a gazda a bognártól megrendelte a kocsi alkatrészeit, de nem vasaltatta be azonnal, hanem akár évekig is tárolta a padláson a kifaragott alkatrészeket. Így bukkanhat a gyűjtő napjainkban is több évtizede kifaragott, de vasalatlan kocsikra, amelyeknek teljes elkészítését a kollektivizálás veszélye miatt nem fejezték be.

A kocsigyártók termékstruktúrájának változását és a táji jellegzetességek feltárását is megkönnyítik a levéltári források. Az árszabásokban szereplő készítmények elnevezései, készítési technikájuk, esetleg nyersanyaguk említése valószínűvé teszi, hogy a készítő mesterek, a céhek is részt vettek a limitációk megszövegezésében. A kerékgyártók termékeinek listái tartalmazzák a 19. század elején széles körben használatos járműtípusokat (*lektika, oldalas szekér, kisebb szekér, fedeles kocsi, parasztkocsi, tséza, fedeles deszkás oldalú társzekér, hintó, postakocsi, közönséges fakószekér, szánkó*). Az árszabások tételei között kétkerekű járművekre is találunk utalást, ilyen a lektika és a tséza. Az igazán gazdag választék azonban a négykerekű járművekből található. A kocsi és a szekér közötti általános különbség – ló illetve ökörvontatta jármű – az árszabásban felsorolt alkatrészek között is különbséget jelent. S bár az ára azonos egy szekér-, illetve egy kocsi”lőts”-nek vagy nyújtónak, egyes alkatrészek egyedül a lóvontatta jármű tartozékaként szerepelnek (pl. hámfá, ferhéc).⁶⁵ A limitációban egymás után felsorolt kocsi- és szekéralkatrészek lényegében megegyeznek a későbbi bognármesterek által alkalmazott felosztásával a járműkészítés munkafolyamatának.⁶⁶

Több szekérgyártó központnak, s a körzetében elterjedt táji típusnak sok százados múltja van. Ilyen a *pozsonyi szekér*, amely már a 15. században az országos kelendőségnek örvendő árucikk volt. Pozsony megye bognár árszabása 1743-ban a *hegyaljai szekérre* és a *somorjai kocsira* mint a hegyvidék és a síkvidék táji típusára volt szabva.⁶⁷ Hasonlóan ismert volt a *baranyai kocsi*, amelyet a 18. században a Kiskunság, a Dél-Alföld, sőt a Tiszántúl településein is használtak. A városoktól távol kialakultak falusi kerékgyártó központok is, főként erdős vidéken, nagyobb forgalmi központok, fuvaros települések közelében. Erdély két legnevezetesebb szekeres központja számtalan kerekemestert, szekérgyártót és szíjgyártót foglalkoztatott. Hétfaluból (Brassó m.) rendszeresen szállítottak új szekereket a román Havasalföldre is.⁶⁸

A kocsik táji változatainak kialakításában szerepet játszottak a természeti körülmények is. Az Alföldön a kötött talajon gazdálkodók nehéz kocsikat, míg a Duna – Tisza közti homokos területeken könnyű járműveket (homokfutó kocsik, szaladó kocsik) használtak a gazdák. A 20. század elején jelentek meg paraszti használatban a rugós, féderes kocsik, amelyeket kifejezetten személyszállításra és piacozásra használtak. A rugókon nyugvó kocsiszekrény megszerkesz-

⁶⁵ H. Csukás szerk. 2004.

⁶⁶ Kemecsi 2005. 439.

⁶⁷ Bácskai 1965. 81; Paládi-Kovács 1998b. 368, 372.

⁶⁸ Kós 1972. 17. Kemecsi 2010.

tése kovácsmesterek érdeme, de az úri hajtókocsikat utánzó kocsiodal kivitelezése bognár-munka volt. A féderes parasztkocsinak a helyi igények és a kocsigyártómesterek leleménye szerint több változata jött létre, ilyen a kőrösi, a kunsági és a szegedi féderes kocsi. Ismert volt a nagyatádi kocsi, amely a piacra termelő középparaszti rétegnek szinte jelképévé vált.

A hagyományos kocsigyártó munkát nagymértékben megváltoztatták a kocsigyárak, amelyekben a bognár- és a kovácsmunkát, a kocsi vagy a hintó festését és díszítését is egy helyen végezték. A fényezés, vagy más néven szatler munka fokozatosan átkerült a modern gépkocsigyártás–javítás feladatkörébe.⁶⁹ A váci Reitter-kocsigyár sikeres működését elősegítették a saját szabadalomként bejegyzett újítások, találmányok is.⁷⁰ A kocsigyárak elsősorban rugós (féderes) járműveket készítettek, szekereket nem gyártottak. Hintót, homokfutó kocsit és taligát módos parasztok is vásároltak tőlük. A kocsigyárak működésükkel befolyásolták a gazdasági kocsik és szekerek gyártását, mert sok falusi bognárlegényt alkalmaztak, akik később önálló mesterként dolgoztak. A hajdúböszörményi bognárok például Kassán, Nagyváradon híres nagy műhelyekben, s a debreceni Ricz–Orbán kocsigyárban bővítették szaktudásukat.⁷¹ A magyarországi kocsigyárak elősegítették a paraszti szekerek és kocsik egységesedését. A 19. századi manufakturális kereteken túlnőtt nagyüzemi termelés helyszíne volt a szentendrei kocsigyár az 1950-es években. A járművek „gumis, platós” változatát pedig több üzem, illetve termelészövetkezet is gyártotta. A paraszti igényeket azonban ezek az ipari jellegű termékek csak a legutóbbi évtizedekben szolgálták ki.

A politikai rendszerváltásokhoz kapcsolódó gazdasági feltételek módosulása regionálisan esetenként a magángazdálkodás tradicionális eszközkészletének feléledését is eredményezte. Ez a jelenség azonban csak rövid átmeneti ideig alakította a hagyományos járműkészítés és használat intenzitását.⁷²

2.4. A fogatolás

A paraszti járművek vontatásának kutatása a fogatolás kiterjedt önmagában is könyvtárnyi irodalmához kötődik. A nemzetközi szakirodalom is általában a járművekkel közösen tárgyalja a fogatolás kérdését. Számos résztanulmány és alapos feldolgozás született mind az igázás területéről, mind a ló fogatolásáról.⁷³

A két legjelentősebb vonójószág – a ló és az ökör – mellett egyes területeken a bivaly és a szamár, illetve az öszvér is szerepet játszott a fogatolásban. A bivalyfogat – helyenkénti uradalmi alkalmazásától eltekintve – a 19. század közepéig csak Erdély déli vidékein terjedt el pa-

⁶⁹ Vö. Sitkei 2002.

⁷⁰ Forró 1994. 104–105.

⁷¹ Szekeres 1987. 12.

⁷² Cseh 2009. 233–239.

⁷³ Kiss 1937. Dömötör 1958. Timaffy 1966. 1967. 1968.



Magyar ökrös szekér, Keszthely, Zala vm., 1905., Sági János felvétele, Néprajzi Múzeum, F7156

raszti használatban.⁷⁴ A számartartásnak mint az állattartás problémaköre kevésbé kutatott részének a vizsgálata az utóbbi két és fél évtizedben felélénkült. Az utóbbi évtizedek kutatásainak köszönhetően módosult az a – korábbi szakirodalom alapján kialakult – kép, mely a szamarat csupán a külterjes juhtartás teherhordó állataként tartotta számon. Az adatok többsége azonban az Alföldről és Északkelet-Magyarországról származott. A fogatolás kutatásánál az egyik leggyakrabban vizsgált téma az ökor–ló váltás lezajlása. A lovak fogatolásának kérdéseit, eszközkészletét, a helyi közlekedést tárgyaló tanulmányok változó mélységben tárgyalják.

A szarvasmarha befogása, jármolása a magyar nyelvterületen feltűnően egységes. Tehenet csak a törpebirtokos paraszt fogott az eke vagy a szekér elé. Meghatározó szerepe volt a szarvasmarha kettős fogatolásának. Egyes igák csupán a 19. század közepén kezdtek feltűnedezni, s a kettős jármot sehol sem váltották fel.⁷⁵ A magyarság a Kárpát-medencében mindenütt a ráma igát használta. Ezzel az ökor a nyakával húz. Húzószerszáma a fából készült járom, iga.

⁷⁴ Paládi-Kovács 2001. 958.

⁷⁵ Bodó 1981a. 142–143. 1990. 91–99.



Ökrös szekér, Drégelypalánk, Nógrád-Hont vm., 1947., Manga János felvétele, Néprajzi Múzeum, F92173

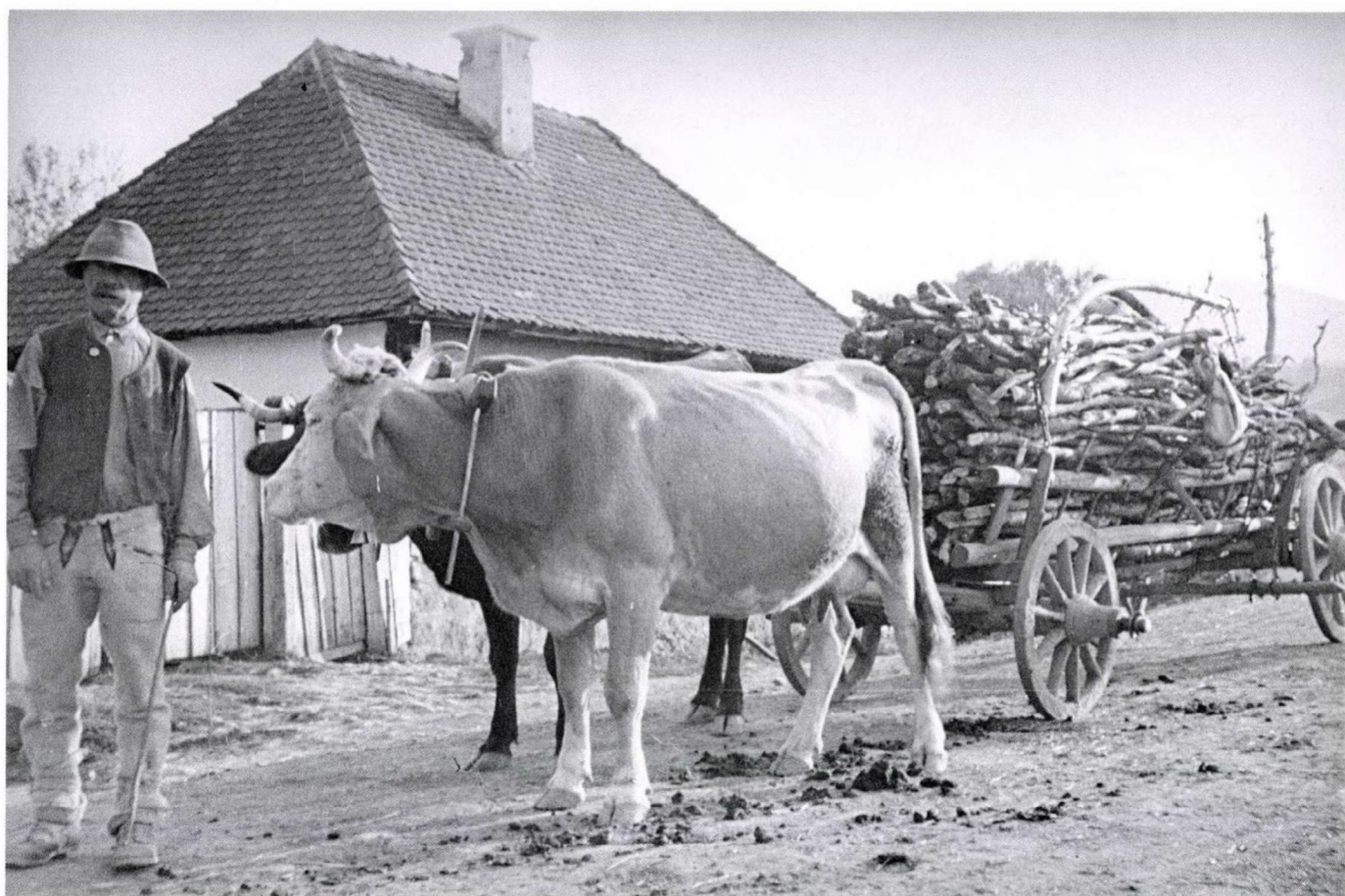
Legfontosabb alkotóeleme az ökör nyakára tett járomfő, a nyak alatt vele párhuzamos alfa, aldeszka. Ezeket köti össze a két bélfa és a járomszög. A járomfőt nyakszeggel kapcsolják a rúdfőhöz. A nyakszeg mindig vasból készült, de a járomszeg lehetett erős, egyenes somfapálcica is. Hegyvidéken előnyös volt az utóbbi, mert a szekér felborulása esetén rögtön eltört, és így nem fojtogatta az ökröt.⁷⁶

A Kárpát-medencében domináns keretes mariga méretei az igázott szarvasmarha testnagyságához és a végzett munka igényeihez igazodtak. Alkalmazkodni kellett a hegyi terephez, a szűk utakhoz is. Volt különbség a szántó, a szekerező és az ekekapához használt járom között is. A legrövidebb a szántó iga (120-130 cm). A szekerező iga mindenhol hosszabb volt (140-175 cm). Az ekekapához szükséges igák voltak a leghosszabbak, hosszuk elérhette akár a 290 cm-t is. A fejiga formái közül a homlokiga szórványos előfordulására csak a Szigetközben és Sopron környékén találhatunk adatokat.⁷⁷

Alig 150 éves múltira tekint vissza az egyes iga hazánkban. Az eszköz elterjedését a háborús sanyarú időszakok segítették elő. Formai sokfélesége jelzi, hogy nem volt elég idő a formai és elnevezésbeli egységesülésre. Az egyes járom sajátos típusa az ökrökmet. Ez eredetileg lószér-

⁷⁶ Paládi-Kovács 2001. 960.

⁷⁷ Bodó 1990. 87–88.



Tehénfogat, Csíkszegöd, Csík vm., 1942., Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F91027

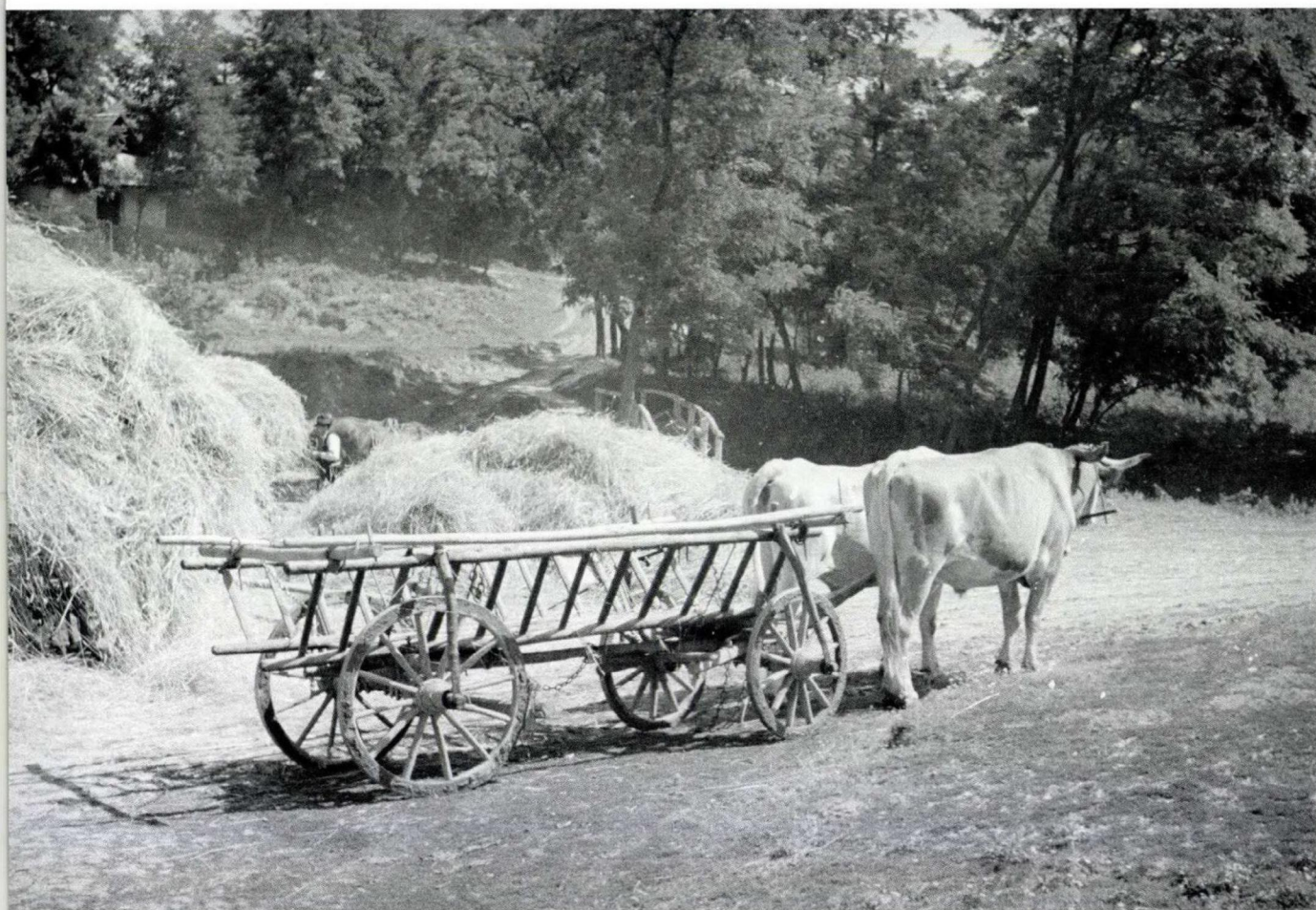
sám volt: ovális alakú, szőrrel tömött párnákkal, bőrből készült nyakhám. Ez az eszköz a 20. század első felében jelent meg a nyelvterület peremvidékein.⁷⁸

Járomfaragással a falvakban faragó specialisták, a városokban bognárok, míg az uradal-
makban a faragóbéresek foglalkoztak. Erdős hegyvidékek falvai az általuk készített jármokat
a fában szegényebb vidékek településeire hordták eladásra. Parasztágunk a 14-15. században
8-10 ökröből álló fogatokkal végezte a szántást. A teherszállítást többnyire négyökrös foga-
tokkal teljesítették, de egyes különösen nehéz fuvarokhoz 8-as fogatot is alkalmaztak. A 16-18.
században már általánosan négyes ökröfogatokkal dolgoztak, majd a 19. század végére a
kettős fogat terjedt el. Ha négy ökröt fogtak be, a rúd végéhez tézslát toldottak, s arra kap-
csolták az első ökrö pár jármát. A magyarok az ökröfogatot gyeplő nélkül irányították. Szán-
tásnál többnyire vezetik az ökröigát, egyébként pedig ostorral és szavakkal irányították.⁷⁹

Az irányító, terelőszavak gyakorlatilag egységesek a nyelvterületen. A jármos ökrök fonott
szájkosarat kaptak, hogy befogva táplálék után kapkodva ne zavarják a munkát. Köves talajon

⁷⁸ Timaffy 1967. 185. Bodó 1990. 176–178.

⁷⁹ Bodó 1990. 135–137. Paládi-Kovács 2001. 965.



Hosszú szekér, Drégelypalánk, Nógrád-Hont vm., 1947., Manga János felvétele, Néprajzi Múzeum F92186

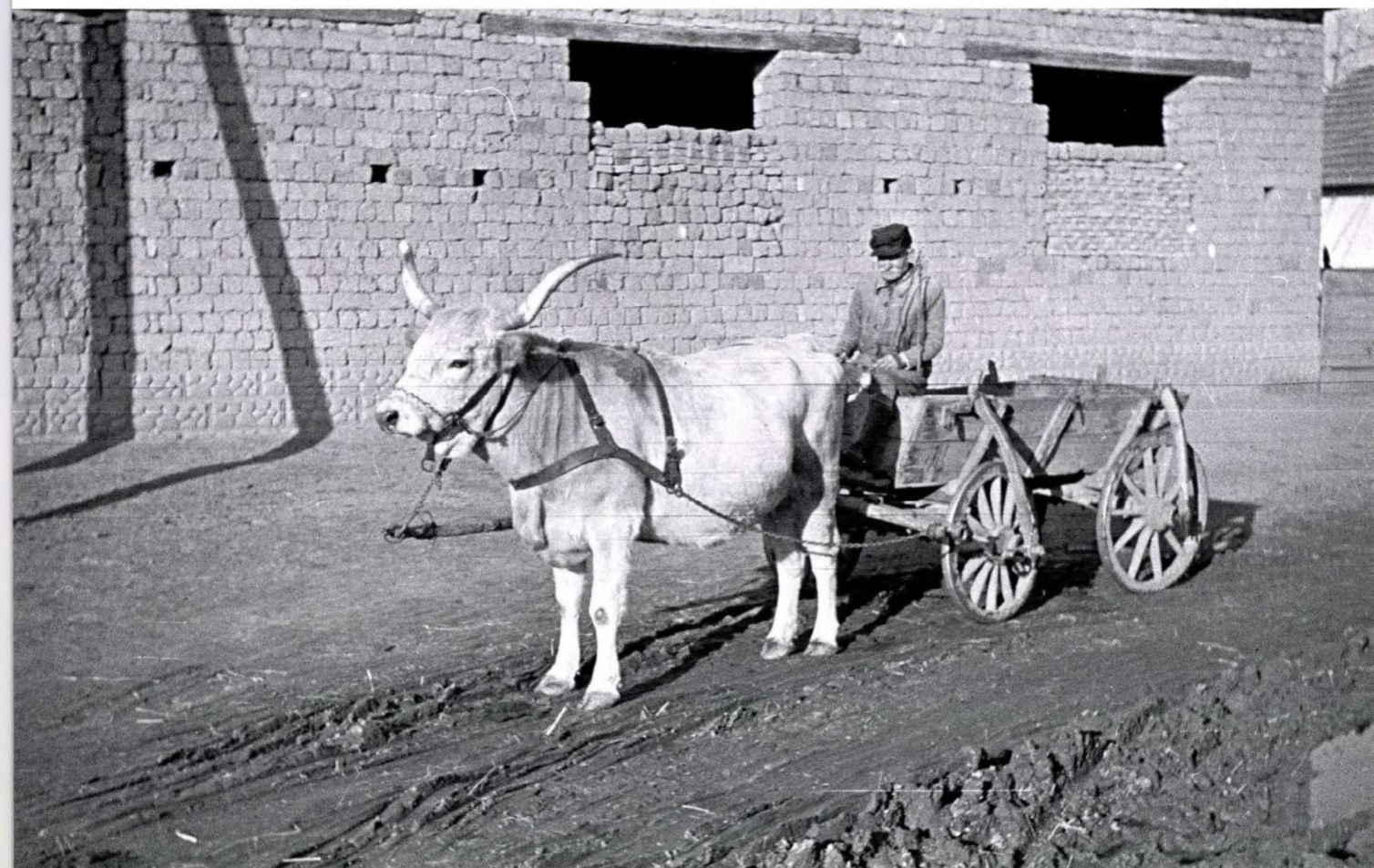
az igavonó ökröket évszázadok óta patkolták. Nyáron sima, télen éles patkót használtak, amely karmolta a havas-jeges utat, így akadályozta az állat megcsúszását. Az ökrök patkolását segítette a kovácsműhelyek mellett felállított erős faállvány, a kaloda.

A szarvasmarha igázásának szakkifejezései erős szláv hatást igazolnak, az iga és a járom szó is szláv eredetű. Az ekés gazdálkodás és a szekér ismerete már a honfoglalás előtti időben is szükségessé tette az ökör igázásának valamilyen módját. A legkorábbi járomforma, amit a magyarok ismerhettek, a közsíjas gúzsos járom volt. Az eredeti igázási módot és eszközt fokozatosan váltotta fel az európai járomforma és alkalmazása.⁸⁰

Magyar nyelvterületen a lovak fogatolása, hasonlóan a szarvasmarháéhoz, egységes képet mutat. Gyakorlatilag kizárólagos a használata a magyar szerszámnak is nevezett sügyhámnak. Ettől eltérő vállhámot csak néhány dunántúli városban és Budapesten használtak az elmúlt 120 évben.⁸¹ Az eredeti paraszti használatú hám formája a kenderhám volt. A kenderhámot

⁸⁰ Bodó 1990. 30–36.

⁸¹ Timaffy 1967. 177. Vö. Szabó 2014. 136–138.



Hámos tehénfogat, Tiszacsege, Hajdú-Bihar m., 1951., K. Kovács Péter felvétele, Néprajzi Múzeum, F107556

házilag készítették, míg a fejlettebb, bőrből készült szerszám már a szíjgyártó munkája. Az igás, kocsis lószerszámot a középkor vége óta iparosok, céhes szíjgyártók készítették.

A kocsizó lószerszám legfontosabb része a hám. Ennek három eleme van: a húzó vagy szügyelő, az ehhez kapcsolódó hátszíz és a nyakszíz. A kocsizó szerszámnak a ló fejére alkalmazott része a kantár, aminek a ló irányításában van szerepe. A ló szájában lévő zablát tartva összekapcsolódik a gyeplővel. A gyeplő hossza és jellege a jármű elé fogott lovak számától, hajtásának módjától függ.

A magyar fogatolási módok között általánosnak tekinthető, hogy egyrudas járművei páros fogatolást kívánnak. A magyar fogatolást a 20. században is elsősorban a kétlovas fogat jellemezte. A befogás módja, a lovak száma és a szerszám jellege szerint megkülönböztethető egyes, kettős, hármas és négyes, illetve igás vagy parádés fogat. Az összefogott lovak száma a 19. század közepe óta csökkent.⁸²

⁸² Paládi-Kovács 2001. 969.

Hazánkban három lovat egymás mellé szoktak befogni, a harmadik ló elnevezése ez esetben lógós volt. A középkori kétrudas ajoncaszekér is hármassal fogattal működött. A fogathajtás módja és a fogat nagysága szorosan összefügg, s a hajtásmódban a népi tradícióknak is volt szerepük. Az újkorban több adat is rögzítette, hogy a nyolcvos fogatot nyeregből hajtották. A 18. századi leírásokban is szerepel a nyerges lóról történő hajtás, amelyet ebben az időszakban kezdett felváltani a bakról hajtás. A nyeregből való hajtás a 20. század elejéig maradt fenn, elsősorban Debrecen vidékén. A lófogat irányítása gyepelével, ostorral és szavakkal történik.



Tályigás szamár fogat, Váncsod, Hajdú-Bihar m., 1951, Molnár Balázs felvétele, Néprajzi Múzeum, F101053

A lófogat hajtásához hosszú nyelű és kötélű ostort használtak. A kettős fogathoz szolgáló ostor nyelének hossza 180 cm, szíja 110 cm, a négyes fogathoz tartozó ostor nyele 170 cm, a suhogója pedig 350 cm hosszú.⁸³

A jármű fékezésére különböző technikai megoldások ismeretesek. A farhámmal kiegészített egész hám tolatásra is alkalmas. Erdélyből levéltári források már a 16. századból említik a farhámos szerszámot, míg a 19. századra a Felföld területén is elterjedt használata.⁸⁴ Az Alföld,

⁸³ Herman 1910. 53–55. Ecsedi 1911. 50–52. Kemecsi 1998. 167–171. Pettkő-Szandtner 1931. 197–201.

⁸⁴ Kós 1976. 86.



Rakodó kocs, Budapest, V. kerület, 1954, Szabó Mátyás felvétele, Néprajzi Múzeum, F111769

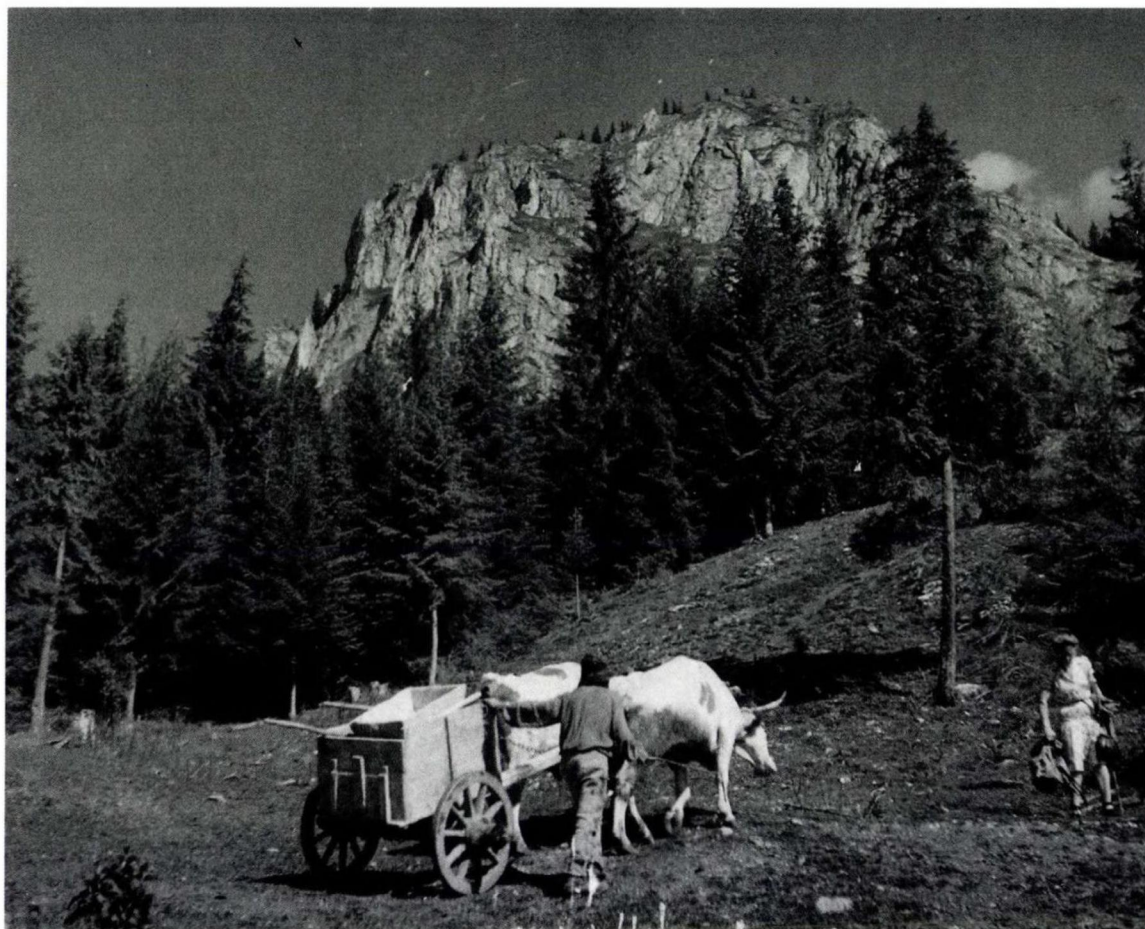
a Dunántúl és a Kisalföld magyar lófogatai nyaklóval vagy a szügyelőt a rúdvéghez kapcsoló tartólánccal fékezik a kocsit. A kezdetleges kötélnyaklót már a 17. századtól fokozatosan felváltják a kenderből font lapos pántok, majd széles bőrpántok.⁸⁵

A kocsizással együtt terjedt a lovak patkolása. A patkó neve először a 14. században bukkan fel, és a kovács mesterségnévvel együtt délszláv eredetű. A magyar nemesség a 15-16. századtól patkoltatta a lovakat, de a parasztság csak évszázadokkal később kezdte alkalmazni az eljárást. A 19. század vége óta elterjedt a téli használatú éles patkó és a nyári sima patkó alkalmazása. A köves utak elterjedése szükségessé tette a patkolás széles körű elterjedését.⁸⁶

A magyar nyelvterületen általánosan elterjedt szügyhám a sztyeppe népek találománya, akiktől népünk is átvette az eszközt. A magyar lófogatok összeállítása, hajtásmódja és szerkesztése sok eredetiséget őrzött meg egészen napjainkig. Ezt az eredetiséget igazolja a fogatolással kapcsolatos gazdag szaknyelv is. A 18. század elejétől a szügyhámok fejlődéséhez

⁸⁵ Timaffy 1966. 232–233. Paládi-Kovács 2001. 972.

⁸⁶ Bálint 1976. 457. Kemecsi 1998. 171–174.



Terhet szállító marhafogat, Hagymás-hegység, Csík vm., 1940–44 között, Szöllősy Kálmán felvétele, Néprajzi Múzeum, F330048

nyugati minták is hozzájárultak. Ezt elsősorban az úri fogatok és a német nemzetiségű iparosok hatásával magyarázhatjuk. A nagyobb városokban magyar és német szíjgyártók működtek párhuzamosan. A magyar szerszám egyszerűbb, könnyebb és díszesebb volt, mint a német szerszám. A magyar lófogat anyagi kultúránk jellegzetes és nagy múltú együttese, amelynek művelődéstörténeti értékei is kiemelkedőek. A fonott bőrdíszekkel (sallangok) díszített paraszti lószerszámok kiemelkedő szépségű emlékei a hagyományos népi kultúrának.⁸⁷

⁸⁷ Ecsedi 1911. 52. Balogh 1965–66. 184. Pettkó-Szandtner 1931. 65. Bálint 1977. 59–60.

3. KUTATÁSTÖRTÉNETI MEGKÖZELÍTÉS

A paraszti járműkultúra kutatása 1973–2009 között

A kutatástörténeti fejezet időhatárainak kijelölése csak első pillantásra tűnik önkényesnek. Minden szaktudomány kutatástörténeti periodizációját indokolt a meghatározó jelentőségű új kutatási eredmények, lényegi publikációk megjelenéséhez igazítani. Az időről időre készült kutatástörténeti összefoglalások, szemlék rendszerint utólagos áttekintést, regisztrálást végeznek elsősorban. Kivételes az a helyzet, mikor egy-egy kutatástörténeti összefoglalás megjelenését követően annak hatására fordul új témák felé a kutatói érdeklődés, újul meg a módszertan, vagy nyer új lendületet az érdeklődés. A hazai járműkultúra kutatásában lényeges fordulatot a Magyar Néprajzi Atlasz számára készített újabb szekérkérdések hoztak, és az atlasz munkatérképei, melyek 1967–1970 között készültek el.⁸⁸ Ezek ismeretében készült Takács Lajos felkérésére az összefoglaló igényű tanulmánya Paládi-Kovács Attilának a Néprajzi Közlemények 1973. évi kötetében.⁸⁹ A rendszerező tárgy tanulmány és a csatlakozó szakirodalmi jegyzék valódi korszakindító jelentőségű mű. A jelen fejezetben tárgyalt kutatástörténeti korszakot az 1973-ban megfogalmazottak alapján új lendületet nyert kutatás eredményeit is tartalmazó korszerű összefoglalások zárják, melyek megjelenése 2001-ben, illetve 2009-ben a Magyar Néprajz kézikönyv vonatkozó köteteihez kapcsolódik.⁹⁰

A közlekedési kutatások négy évtizede kezdődő megújulását segítette, hogy 1975-76-ban született egy alapos összefoglaló igényű kutatástörténete is a témakörnek.⁹¹ Az összefoglaló készítője, Gráfik Imre is utal a tematika korábbi időszakot értékelő céllal írt első kutatástör-

⁸⁸ Paládi-Kovács 2003a. 219.

⁸⁹ Paládi-Kovács 1973d. 2003a. 220.

⁹⁰ Paládi-Kovács 2001. 2009.

⁹¹ Gráfik 1976/1978. tömör értékelése olvasható. Gráfik 2000. Szerző készítette el a kerek járművek kutatástörténetének összefoglalását a Paládi-Kovács Attila 60. születésnapját köszöntő kötetben. Kemecsi 2001.

téneti feldolgozására, a Keszi-Kovács László által 1948-ban készített kötetre.⁹² Jelen kutatástörténeti összefoglaló fejezet természetesen támaszkodik a kutatástörténeti előzményekre, de elsősorban a megjelölt időszakaszban kialakult kutatási irányokat, eredményeket és a további feladatokra ösztönző munkákat kívánja összefoglalni. A szállítás és közlekedés kutatásában hagyományosan kialakult tematikus bontás nagyobb egységei közül a kerekés és csúszójárművéké a legjobban kutatott tárgykör.⁹³ Ezen két témakör kutatástörténetének rövid összefoglalása a fejezet célja.



Búcsúba menők, Gyimesközélpok, Csík vm., 1911, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F13329

Minden kutatástörténeti összefoglalás törekszik az elvégzett feladatok számbavétele mellett a hiányok, az esetleges további szükséges vizsgálatok körére is felhívni a figyelmet. A Paládi-Kovács Attila által készített áttekintés óta a kutatás egyes irányai felerősödtek. Ebben minden bizonnyal érzékelhető szerepe volt a fellendült általános társadalomtudományi érdeklődésnek is. Valószínűleg segítette ezt a tárgykör iránti nemzetközi érdeklődés élénkülése is. Az Európában, az 1970-es években megjelent munkák bemutatták a portugál, a baltikumi kutatások eredményeit.⁹⁴ A hazánkhoz közelebbi nyugati és déli térségre (Ausztria, Szlovénia, Szerbia,

⁹² Keszi-Kovács 1948.

⁹³ A nagyobb egységek a bibliográfiákban és Gráfik Imre idézett összefoglalásában is az alábbiak: 1. Úthálózat 2. Személyi közlekedés 3. Teherhordás emberi erővel 4. Hátalás, málházás 5. Csúszóeszközök 6. Kerekés járművek 7. Vízi járművek (Gráfik 1976/78. 128.)

⁹⁴ Galhano 1973. Viires 1978, 1980.



Egy szekér napszámos, Debrecen, Hajdú vm., é.n., Haranghy György felvétele, Néprajzi Múzeum, F20958

Bulgária) vonatkozó szakirodalom is gyarapodott az elmúlt évtizedekben.⁹⁵ A Baltikum országainak szánjairól és szekereiről Ants Viires készített összefoglaló munkát. Véleménye szerint a Baltikum területén az európai szánok és kocsik valamennyi főbb típusa megtalálható, ezért az általa kialakított tipológia alkalmazható Európa más régióiban, országaiban is.⁹⁶ A nemzetközi kutatások megerősödése közvetlenül is hatást gyakorolt, sűrűsödő konferenciákon, illetve tanulmányköteteken keresztül a hazai néprajzi vizsgálatokra. Napjainkig kiemelkedő jelentőségű az európai kutatók munkájának megismerésében és esetleges összehangolásában a számos tanulmányt tartalmazó „Land Transport in Europe” című kötet.⁹⁷ Hasonló szerepe

⁹⁵ Bockhorn 1973. Bogataj 1989. Milosevic 1975. Vakarelski 1969.

⁹⁶ Viires 1980.

⁹⁷ Fenton A. – Podolák – Rasmussen 1973.



Leány- és legénysereg, Hévízgyörk, Pest-Plilis-Solt-Kiskun vm., 1949, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F95929

volt a Paládi-Kovács Attila által szervezett szűkebb európai régiós eredményeket összefoglaló konferenciának.⁹⁸ Az előadásokat tartalmazó „Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa” című tanulmánykötetben szereplő magyar és külföldi kutatók által készített tanulmányok az emberi erővel végzett teherhordás és a közlekedés–szállítás területének számos elemét tárgyalták.⁹⁹

A kutatástörténeti összefoglalások az elmúlt évtizedekben folyamatosan jelezték a teherhordás, közlekedés tárgykörének szaktudományi jelentőségét, megítélésének korszakonkénti változásait. A néprajzi kutatások napjainkra gyakorlatilag rögzülni látszó specializációja és a tudománytörténeti tradíció egyaránt meghatározza a szállítás–közlekedés kutatásának tematikus elkülönülését. A témakör az elmúlt évtizedekben sem került az etnográfia népszerű, közérdeklődést felkeltő területei közé. A tárgykör valójában jobban kutatott, mint az például a bibliográfiák tematikus osztályozását tekintve tűnik. A megjelent Magyar Néprajzi Bibliográfiában az érdeklődő meglepetéssel tapasztalja, hogy a korábbi gyakorlattal ellentétben nincs külön szerepeltetve a szakrendi felosztásban sem a híradás, sem a közlekedés vagy a teherhordás témaköre.¹⁰⁰

⁹⁸ A Kárpátok és a Balkán népi közlekedése című I. Néprajzi Szimpózium Sárospatak, 1979. szeptember 25–27.

⁹⁹ Gunda 1981. Timaffy 1981. Paládi-Kovács 1981b. Keszi-Kovács 1981. Dankó 1981. KóczyánnéSzentpéteri 1981. Bodó 1981. Földes 1981. Gráfik 1981. Barna 1981.

¹⁰⁰ Magyar Néprajzi Bibliográfia 1997–1998. Budapest, 2001



Hordás, Domaháza, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Molnár Balázs felvétele, Néprajzi Múzeum, F101162

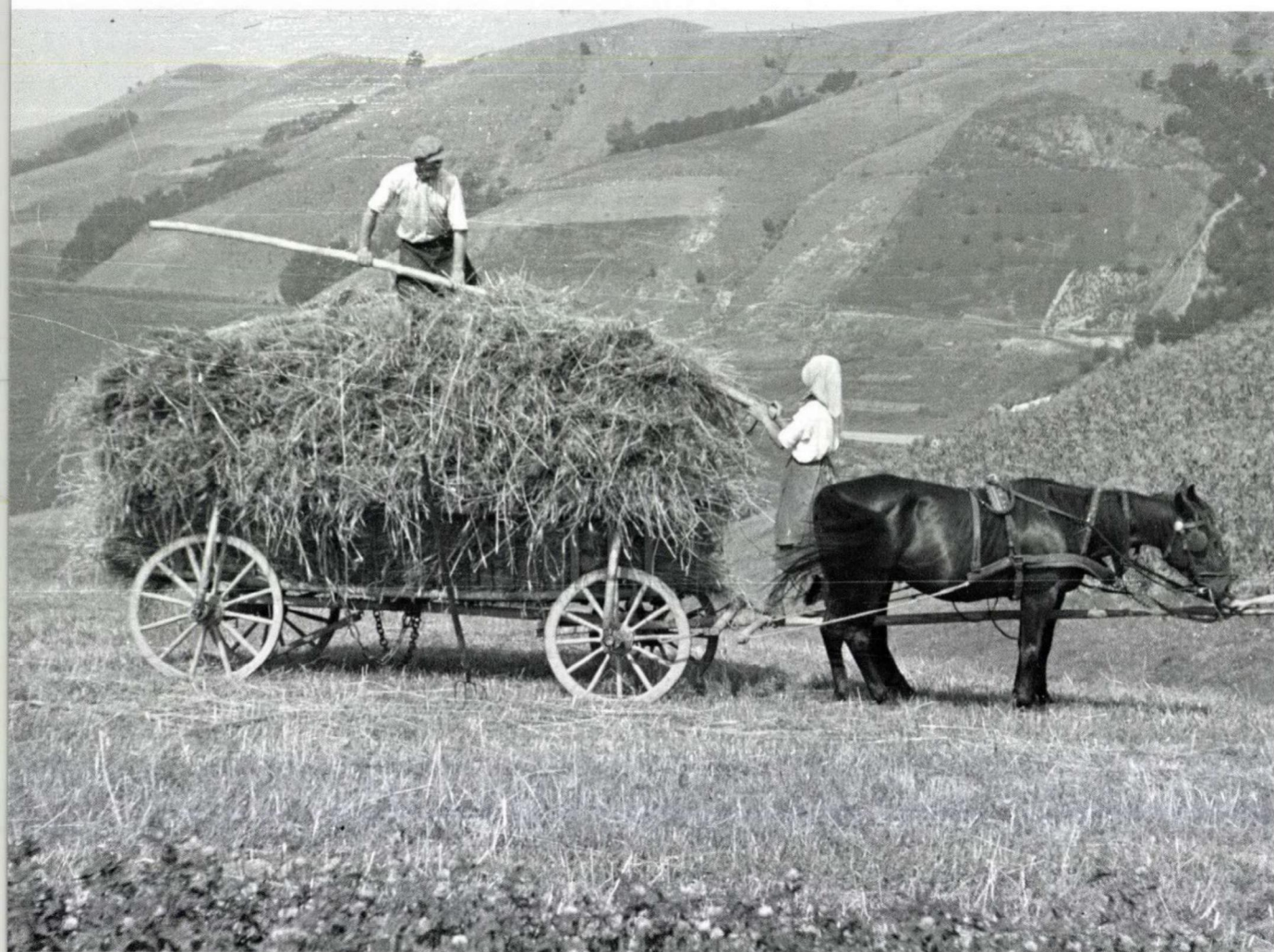
A magyar nyelvterületen a négykerekű járművek, a szekerek és a kocsik nagy túlsúlyban vannak a kétkerekű taligákkal, kordékkal szemben. Ez a helyzet jellemző a paraszti járműkultúrát vizsgáló tanulmányok megoszlására is. A különböző lokális leírásokban szerepelnek a helyi specialitásnak tekintett kordék, taligák.¹⁰¹ Viga Gyula egy 1980-ban megjelent tanulmányában bemutatja a gönczi „kólya” jellemzőit és használatát.¹⁰²

A regionális közlekedést, járműkultúrát, teherhordást bemutató vizsgálatok sora – ezek több helyi monográfiának is fontos részei – napjainkig tart.¹⁰³ Az alföldi tájra vonatkozó közlésekből megismerhetjük többek mellett a kiskunmajsai, bárándi, nagykőrösi, szegedi,

¹⁰¹ Kemecsi 1998. 43–51.

¹⁰² Viga 1980.

¹⁰³ Dankó 1985. Bálint 1977. Farkas 1984, 1992. Pap 1994. Csík 1997. Cseh 2008.



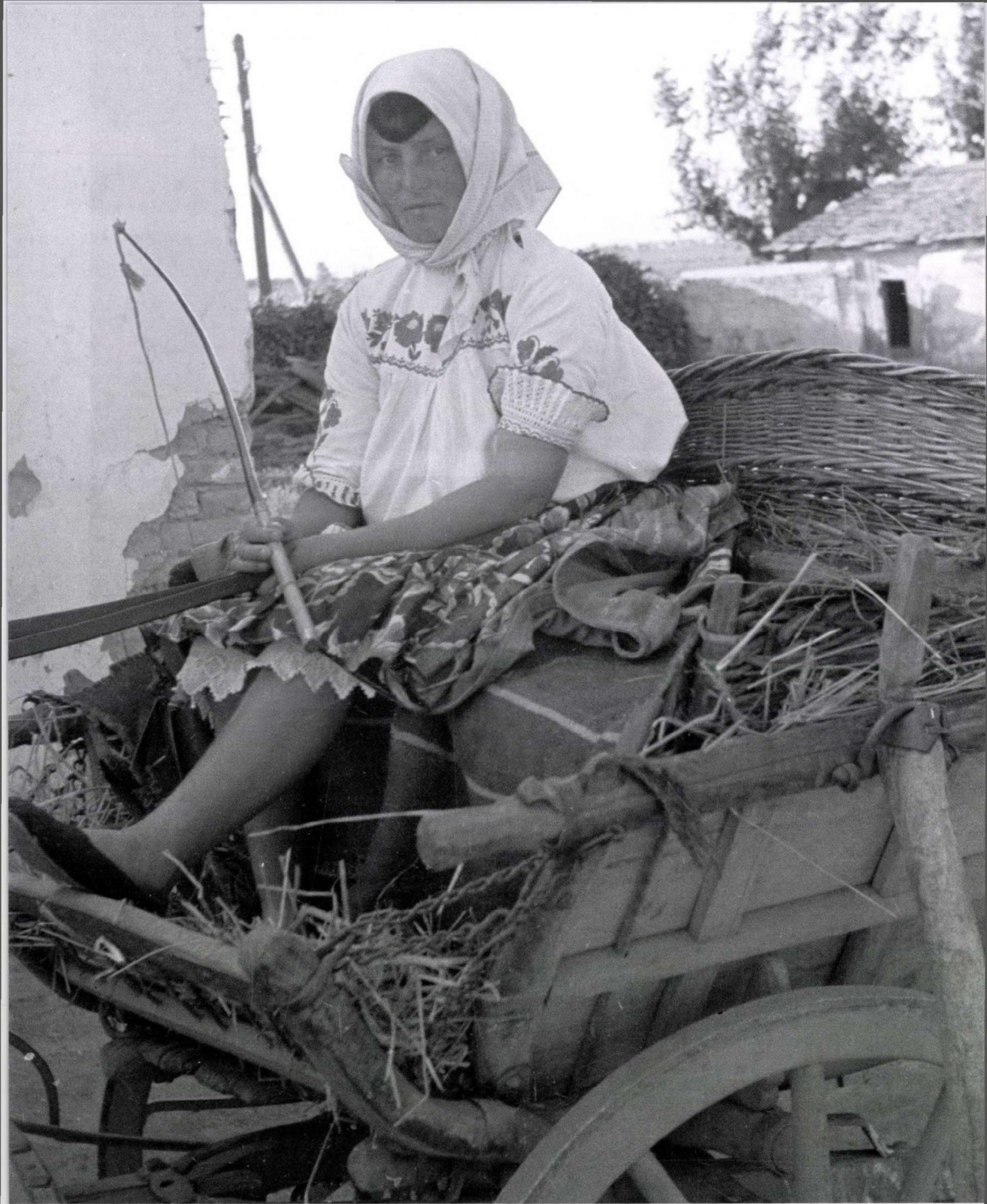
Hordás, Domaháza, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Molnár Balázs felvétele, Néprajzi Múzeum, F 101167

szatmári, mátészalkai kocsikat, szekereket. Különösen alapos az átányi eszközmonográfia hangsúlyos részét képező feldolgozása a településen használatos járműveknek.¹⁰⁴

A korábbi időszakra jellemző tendencia, hogy az alföldi területre vonatkozó szakirodalom a gazdagabb, átformálódni látszik. Az elmúlt évtizedekben azonban egyes, a kutatásban korábban indokolatlanul háttérbe szorult régiók paraszti járműkultúrájának kutatása is megélénkült. Észak-magyarországi területre vonatkoznak Paládi-Kovács Attila barkósági és répáshutai, Bódva-völgyi közlekedést tárgyaló írásai.¹⁰⁵ A kisalföldi járművek jellemzőinek, paraszti használatuknak bemutatása olvasható Timaffy László több munkájában is. Elkészí-

¹⁰⁴ Fél E. – Hofer 1974. 55–104. A kötet magyar nyelvű megjelenetése 2015-ben várható a Néprajzi Múzeum és a Nemzestratégiai Intézet együttműködésének eredményeként.

¹⁰⁵ Paládi-Kovács 1982. 67–81. 1984b. 1999b.



Menyecske a kocsin, Szalánta, Baranya m., 1952, Raffay Anna felvétele, Néprajzi Múzeum, F103992



Szüreti felvonulás, Panyola, Szabolcs-Szatmár m., 1952, Erdész Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F105095

tette a terület kocsijainak és szekereinek nyelvatlaszát és szótárát is.¹⁰⁶ Az ugyancsak az észak-dunántúli régióhoz tartozó Gerecse-vidék népi közlekedését bemutató tanulmány Kemecsi Lajos kutatásait foglalja össze.¹⁰⁷ A veleméri gerencserek működésével foglalkozó tanulmányában Gráfik Imre részletesen tárgyalja a jellegzetes kiegészítőkkal felszerelt szállító, ún. „somogyi szekeret”.¹⁰⁸ Szintén nyugat-magyarországi falvak járműveit kutatta Pusztainé Madar Ilona.¹⁰⁹ Hála József a Börzsöny hegységi Perőcsény közlekedéséről írt adatgazdag tanulmánya a terepmunkán elérhető ismeretek példaszerű összefoglalása a kerekes és csúszójárművek témájának.¹¹⁰ A fedett szekerek kevésbé kutatott témájához kapcsolódik Vámszer Géza tanulmánya a csíki kóberos székely szekerekről.¹¹¹ Nemcsak területileg bővítette az ismereteket Halász Péter és Berkes Katalin a moldvai csángó teherhordó eszközökről, és Murádin Jenő a

¹⁰⁶ Timaffy 1979, 1980, illetve 1985.

¹⁰⁷ Kemecsi 1997.

¹⁰⁸ Gráfik 1972b, 1985.

¹⁰⁹ Pusztainé Madar 1980.

¹¹⁰ Hála 1994.

¹¹¹ Vámszer 1977.

Romániai Magyar Nyelvjárási Atlasz térképeivel (1995).¹¹² Berkes Katalin kiválóan hasznosította a Magyar Néprajzi Atlasz moldvai gyűjtőpontokról származó adatait, újra igazolva ezen adatbázis értékeit. Az egyes települések járműveit bemutató közlések természetesen nem helyettesíthetik az egyes szekérkörzetek elhatárolásának feladatát. A szekértípusok elnevezési rendszerében keverednek a tájra, településre vagy a felhasználási területre utaló elemek. A kocsi sajátos kiegészítő felszereléseinek helyi változatai segíthetnek a jellegzetes típusok elhatárolásában.¹¹³

Általános érvényű tipológiai kísérlet is készült egy település szekérkészletének modellezésére.¹¹⁴ A tanulmányban megfogalmazottak szerint a járművek tipologizálásában fontosak a jármű használójának anyagi lehetőségei is. A regionális járműkultúra újabb feldolgozásainak sorozata mellett lehetőség nyílt Haáz Ferenc napjainkra szinte elérhetetlen munkájának, az udvarhelyszéki székely szekeret bemutató tanulmányának újrakiadására is.¹¹⁵

Olyan összegző tanulmány is készült, amely egy nagyobb terület, a palóc népcsoport hagyományos közlekedési eszközeit mutatja be átfogó igénytel.¹¹⁶ A tanulmány a regionális sajátságok ismertetésén túl az eszközök – járművek formai változatosságát és a hagyományos használat alkalmait is tárgyalja. Szintén regionális jellegű összefoglaló munka Kemecsi Lajos észak-dunántúli paraszti járműkultúrával foglalkozó könyve. A különböző járművek, azok készítése illetve az úthálózat és a fogatolás témakörét is magába foglaló munka a recens gyűjtemények eredményeit és a levéltári, könyvtári források széles körű felhasználását is összefoglalja.¹¹⁷

Az elmúlt években sikerült a közlekedés témájának olyan kérdéseire válaszokat adni, amelyek hosszú évtizedek óta nem csupán a néprajzkutatókat foglalkoztatták. A magyar honfoglalás időszakának kutatói részéről évtizedes igényt elégítettek ki Paládi-Kovács Attila, illetve Fodor István tanulmányai a korabeli járművekről.¹¹⁸ Az elmúlt évtizedekben megismert új régészeti adatok mellett a nyelvészeti és a történeti forrásokban fellelhető bizonyítékokra építette Paládi-Kovács Attila hiánypótló tanulmányát. Az etnológiai kutatások eredményeit is széleskörűen figyelembe vette, mikor a négykerekes szekeret és a taligák korabeli jellegzetességeit vizsgálta. Az ökrök, lovak és tevék fogatolási problémáinak megválaszolása további hasonlóan kiterjedt vizsgálatokat igényel a szerző szerint.¹¹⁹

A paraszti járműkultúrát alakító tényezők történeti változásai iránt is megélénkült az érdeklődés.¹²⁰ Az egyes járműtípusok történetének, a regionális járműkészítő központok szerepének, változásának a kutatása előtérbe került. A levéltári források folyamatos feltárásával egyre gazdagodnak az ilyen jellegű munkák.¹²¹ A MTA Néprajzi Kutatóintézete által 1995-ben

¹¹² Halász 1994. Berkes 2005.

¹¹³ Így a Liszka József által leírt fékező leírás a szlovákiai Kisalföld településein terjedt el. (Liszka 1992.)

¹¹⁴ Szekeres 1995.

¹¹⁵ Haáz 1994.

¹¹⁶ Paládi-Kovács 1989.

¹¹⁷ Kemecsi 1998.

¹¹⁸ Paládi-Kovács 1997a. illetve Fodor 1991.

¹¹⁹ Paládi-Kovács 1997a. 188–198.

¹²⁰ A 19. századi magyarországi közlekedési viszonyok általános helyzetének bemutatását Gráfik Imre végezte el tanulmányában. (Gráfik 1983.)

¹²¹ Páll 1989.



Szüreti szekér, Mór, Fejér m., 1955., Vincze István felvétele, Néprajzi Múzeum, F152119

elindított *Az Mester Emberek Míveinek árazása* című sorozat részeként 2004-ben jelent meg a járműkészítőkre vonatkozó árszabásgyűjtemény.¹²² A történeti források anyagának felhasználásával készült Herczeg Mihály példaértékű tanulmánya a hódmezővásárhelyi szállító- és közlekedési eszközökről.¹²³ A szerző a gazdag levéltári kútfőket felhasználó munkában a 18. századtól szinte napjainkig követi a különböző járművek használatát, készítését. Takács Lajos nyugat-dunántúli uradalmak leltárai és gazdasági feljegyzései, bírósági iratok alapján bizonyította, hogy az átalakítható oldalhosszúságú szekér használata a török hódoltság előtti időszakra is visszavezethető.¹²⁴ A 18–19. századi járművek ismeretéhez különösen sok információt őriznek az árszabások. Kisalföldi megyék 18. századi árszabásait felhasználva Paládi-Kovács Attila is írt egy elemző, forrásközlő tanulmányt a korabeli paraszti járművekről.¹²⁵ A felföldi szénahordó szekerek két típusának – láncos lajtorjás és a nyári szekér – példaszerűen adatolt, történeti eredetüket is vizsgáló elemzését szintén ő készítette el.¹²⁶ Az európai járműkultúra jellemzőinek kérdéskörét és a vonóállatok alkalmazásának problematikáját elemzi német nyelvű tanulmányában Hoffmann Tamás.¹²⁷ A 20. századi árakról, a mesterek

¹²² H. Csukás szerk. 2004.

¹²³ Herczeg 1983.

¹²⁴ Takács 1985. 327–329.

¹²⁵ Paládi-Kovács 1998a.

¹²⁶ Paládi-Kovács 1999a.

¹²⁷ Hoffmann 1989.

társadalmi kapcsolatairól és munkáiról a kontóskönyvek adatait többen is elemezték az utóbbi évtizedekben.¹²⁸

A hagyományos járműkultúra kutatásának talán legnagyobb múltra visszatekintő területe a magyar kocsi kialakulásának és elterjedésének vizsgálata. A kérdéskör kutatására az elmúlt évtizedekben is vissza-visszatért a néprajz-, illetve a történettudomány. Levéltári adatok, amelyek a kocsi múltjának tisztább megrajzolását teszik lehetővé, újabban is előkerülnek, mint pl. a Balogh Jolán kutatásai nyomán feltárt Beatrix nászajándékai között szereplő nyolc darab, magyar módra készült kocsi említése.¹²⁹ A hasonló fontos adatok segíthetnek tisztázni ennek a magyar fejlesztésű és európai jelentőségű közlekedési eszköznek a nemzetközi elterjedését. Indokolt tehát a kocsi kérdéskörének újabb tudományos igényű feldolgozása, ahol az írásos források már nem Bertrandon de la Brocquiere lovag 1433-as adatával, s az ábrázolások sem Jeremias Schemel augsburgi festő 1568-as színezett rajzával kezdődnek.¹³⁰

1984-ben készült el Paládi-Kovács Attila újabb iránymutató jellegű rövid összefoglalása a magyar szekér Kárpát-medencei történetéről.¹³¹ A gazdag nemzetközi irodalmat is bemutató munka nyelvészeti problémák felvetése mellett vizsgálja a Kárpát-medencében lévő szekeresközpontok kérdését is. A magyar szekerek táji típusainak rendszerét akkor látja megvalósíthatónak, ha a lokális feldolgozásokban objektív kritériumok érvényesülnek. A kritériumok helyes kiválasztásához, illetve a jelenségek elterjedéséhez egyaránt meghatározó segítséget nyújtanak a Magyar Néprajzi Atlasz megfelelő lapjai. Az Atlasz gyűjtőkérdései közé felvett közlekedési témájúak szerkesztője Paládi-Kovács Attila volt.¹³² A magyar atlasz vonatkozó anyagához viszonyítva a német néprajzi atlasz térképei között kevesebb, míg az ausztriaiban egyáltalán nem szerepel járművekkel foglalkozó rész.¹³³

A vizsgált időszakban születtek olyan összefoglaló munkák is, melyek nem tartoznak a szigorúan vett szaktudomány keretei közé. Ezek nincsenek előzmény nélkül, hiszen Tarr László gazdagon adatolt művelődéstörténeti könyve mellett Pettkó-Szandtner Tibornak az úri kocsizással foglalkozó adatgazdag műve több kiadást is megélt.¹³⁴ A könyvekben található adatok rendkívül eredményesen segíthetik a különböző néprajzi vizsgálatokat. Hasonló jellegű Tóth Lászlónak a magyar fogathajtást bemutató munkája, vagy Ernst József gazdagon illusztrált, kétnyelvű könyve a régi magyar fogatokról.¹³⁵ Szintén a fogathajtás iránt felélénkült érdeklődést kívánja kielégíteni, ismeretterjesztő szinten összefoglalva a magyar fogatok és a lóartás témáját Repkény István könyve.¹³⁶

A felsorolt könyvek természetesen nem pótolhatnak egy szaktudományi összefoglalást. Ezzel az igénnyel lép fel viszont a címében is megfogalmazva azt Cserenyák László 1998-ban

¹²⁸ Kemecsi 1998. 115–117. 2009. Klamár 2005. Szilágyi 2009b.

¹²⁹ Balogh 1985.

¹³⁰ A vizsgált korszakon túl 2012-ben háromnyelvű gazdagon illusztrált kötet jelent meg a kocsi történetéről és néprajzáról. Kemecsi 2012a.

¹³¹ Paládi-Kovács 1984a.

¹³² Paládi-Kovács 1987. Magyar Néprajzi Atlasz III. 191–205. sz. térképlapok.

¹³³ ADV 1970–72. 61–63.

¹³⁴ Tarr 1968, 1978. Pettkó-Szandtner 1931, 1996.

¹³⁵ Tóth 1988. Ernst 1989.

¹³⁶ Repkény 1992.



Mohácsi szekeres kintorna, Vác, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1934, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F158722

megjelent munkája.¹³⁷ Az előszóban megfogalmazottak szerint a „tanulmány célja a jelenleg Magyarországon fellelhető fogatos járművek, szekerek, kocsik, hintók számbevétele, típusai-

¹³⁷ Cservenyák 1998.

nak leírása, táji elrendezésük feltárása.”¹³⁸ A vállalkozás azonban nem gyarapítja érdemben a korábbi összefoglalásokból ismert adatokat. A könyvet kiegészíti viszont néhány gyakorlati szempontból hasznos függelék. Elsőként Keszi-Kovács Lászlónak a Néprajzi Lexikonban szereplő különböző járműveket bemutató szócikkeinek gyűjteménye. Ezt követi a magyarországi kocsi- és szekérgyűjteményekben található járművek felsorolása.

A közlekedéssel, járművekkel foglalkozó munkák nem mellőzhetik a járműveket készítő iparosok – a bognárok, kovácsok – munkájának kutatását. A hagyományos készítő központok mellett a paraszti faragók, kerékgyártók vizsgálata is fontos. Az iparosok és a vevőkörzetükben élő parasztság közösen alakították ki a jellegzetes járműtípusokat. A táji különbségek, illetve az objektív kritériumok magállapítása megoldhatatlan a járműkészítő tevékenység vizsgálata nélkül. A járműveket előállító iparágak alaposan feltártak. A kerékgyártásról írott összefoglaló igényű munkák – ilyenek Jordán Károly könyvei a bognár kisiparról – mellett az utóbbi évtizedekben számos alapos lokális feldolgozás is készült.¹³⁹ A Jordán által készített összefoglaló nem fedi teljes egészében a paraszti gyakorlatot, vannak lényegi szerkezeti eltérések és kisebb-nagyobb átfedések is. A járművek készítésének kutatását és a napjainkban is folytatható gyűjtést segítheti egy megjelent kérdőív is.¹⁴⁰ Készült tanulmány a kerékgyártó mesterség megszűnésének foyamatáról is.¹⁴¹ Ezek a vonatkozó kutatások segítik a járműalkatrészek modernizálódásának vizsgálatát.

A különböző járművek kialakításában szorosan együttműködtek a készítő iparosok és az azokat használó fuvarosok, szekeresek. Ezen utóbbi társadalmi csoportoknak a kutatása gazdag eredményeket hozott, szoros kapcsolatban az árucseré vizsgálatainak kiteljesedésével. A nagyobb szekeres központok közül mások mellett kutatott a komáromi szekeresgazdáknak a működése, Erdélyből a makfalvi és a hétfalusi szekeresesség.¹⁴² Az észak-magyarországi régió fuvarosainak tevékenységét elsősorban Viga Gyula alapos munkáiból ismerhetjük meg.¹⁴³ A járművek használatához szorosan kapcsolódó karbantartás fontos eleme volt a kocsikenőcs használata. A különböző archaikus eljárás mellett – amelyet a régebbi szakirodalom is tárgyal – Dömötör Sándor anyagközlésében továbbiakat ismertet.¹⁴⁴

A kovácsmesterség kutatásában Bodgál Ferenc korábbi eredményes tevékenysége volt meghatározó a kutatástörténeti korszakra kiterjedően is.¹⁴⁵ Az ő munkásságának összefoglaló eredményeit az utóbbi két évtizedben született több helyi feldolgozás egészíti ki. Ezek a munkák a bőséges anyagközlés forrásai.¹⁴⁶ A céhes hagyományok, árszabások szintén értékes segítséget jelentenek a járműkészítő iparosok tevékenységének kutatói számára.¹⁴⁷ A kerékgyár-

¹³⁸ Cservenyák 1998. 6.

¹³⁹ Jordán 1959, 1973. Pusztainé Madar 1982. Szekeres 1987.

¹⁴⁰ Kemecsi 1998. 228–235.

¹⁴¹ Cseh 2009.

¹⁴² Kecskés 1978. Suba 1994. Kós 1976. Kemecsi 2010.

¹⁴³ Viga 1988. 1991.

¹⁴⁴ Dömötör 1980.

¹⁴⁵ Bodgál 1959, 1965, 1967, 1968, 1971. Bodgál tevékenységének jelentőségét méltatta Viga 2002.

¹⁴⁶ Péter 1980. Kiss 1990. Buczkó 1994. Szekeres 1999.

¹⁴⁷ Hajas 1986. Kemecsi 1999a.



Lakodalmi zenészek kocsija, Boldog, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., é.n., Palotay Gertrúd felvétele, Néprajzi Múzeum , F185269

tómesterséget illetően további gazdag szakirodalom áll rendelkezésünkre egy-egy céhről, céhemlékről.¹⁴⁸ Spóner Péter kiváló összefoglalót nyújt a kerékgyártómesterség északkelet-magyarországi múltjáról.¹⁴⁹ Az újabb írások már túllépnek a hagyományos szerszámkészlet egyszerű felsorolásán, és kitérnek a termékek készítési menetének ismertetésére is.¹⁵⁰ A kovács-mesterség és a kerékgyártómesterség összefoglalásai a Magyar Néprajz III. kötetében olvas-

¹⁴⁸ Gulya 2006.

¹⁴⁹ Spóner 2005.

¹⁵⁰ Körmendi 1999.

hatóak, gazdag irodalmi utalással.¹⁵¹ Szintén segítséget nyújt a szakirodalmi tájékozódásban a kézművesipar-történet válogatott bibliográfiája Domonkos Ottó és Nagybakay Péter szerkesztésében.¹⁵² Egyébként ebben a válogatott bibliográfiában a vegyesiparok között szerepel a fuvaros is külön alcsoportként, ötletszerűnek tűnő választás alapján kijelölt 22 irodalmi tétellel.

A hagyományos járműkultúra és a városi kocsigyárak által előállított kocsinak-szekereknek a kapcsolatával elsősorban Kócziánné Szentpéteri Erzsébet tanulmányai foglalkoztak az elmúlt évtizedekben. Az ő alapos kutatásai segítségével ismerjük a legjelentősebb gyárak működésének jellemzőit, a kocsigyártó ipar ágazati és belső szakosodását.¹⁵³ A magyar kocsigyártó ipar felvirágoztatásában a Kölber-kocsigyárnak voltak múlhatatlan érdemei a 19. században.¹⁵⁴ A váci Reitter család kocsigyárának létrejöttét Forró Katalin kutatásai mutatják be.¹⁵⁵ Kócziánné Szentpéteri Erzsébet a luxus járművek, díszkocsik 19. századi jellegzetességeit is vizsgálta egy tanulmányában.¹⁵⁶ Közvetlen hatást – termékeik révén – ugyan nem gyakoroltak a kocsigyárak a paraszti járműkultúrára, azonban a fejlettebb technika, az újítások megismertetésében igen nagy volt a jelentőségük.¹⁵⁷ Szintén Kócziánné Szentpéteri Erzsébet kezdeményezte egy országos járműkataszter elkészítését. Ez a munka azonban a vizsgált kutatástörténeti korszakban nem bontakozott ki annak ellenére, hogy a múzeumokban őrzött járművek felmérése és közzététele jelentősen megkönnyítené a kutatást. Kócziánné kezdeményezéseként a Közlekedési Múzeumban elindult ez a feltáró tevékenység, melynek részeredményeit közölte, két járműtípus: a tárkocsi és kubikoskordély bemutatásával.¹⁵⁸

Gráfik Imre hivatkozott kutatástörténeti összefoglalásában a szállítás és közlekedés akkori legnagyobb hiányosságának a változásvizsgálattal összekapcsolt jelenkutatást tartotta.¹⁵⁹ Ilyen jellegűnek tekinthetjük Czakó Sándor írását az amerikások által kialakított sajátos széna szállító szekerről, a „*rekkről*”.¹⁶⁰ Hiányzik viszont a vizsgált korszakban a kocsik és szekerek használatát talán leginkább módosító találmány, a forgózsámolyos lovas kocsi elterjedését és használatát bemutató tanulmány.¹⁶¹ A gépesítés terjedésének és a korszerű közlekedési eszközöknek a hagyományos munkarendet megváltoztató hatását sem vizsgálták napjainkig a kutatók. Szilágyi Miklós 2009-ben megjelent rövid írásában jelzi a témakör jelentőségét.¹⁶² Elmaradt néhány jellegzetes járműtípus kutatása is. Így a nagy hagyományokkal rendelkező vadászat idején használt kocsiké, illetve szánoké. Miként az emberi erővel történő teherhordást

¹⁵¹ Timaffy 1991. Juhász 1991.

¹⁵² Domonkos – Nagybakay 1992.

¹⁵³ Kócziánné Szentpéteri 1995.

¹⁵⁴ Jordán – Kócziánné Szentpéteri 1977. 236.

¹⁵⁵ Forró 1997.

¹⁵⁶ Kócziánné Szentpéteri 1997.

¹⁵⁷ Kócziánné Szentpéteri 1979. 294.

¹⁵⁸ Kócziánné Szentpéteri 1993.

¹⁵⁹ Gráfik 1976/78. 140.

¹⁶⁰ Czakó 1978.

¹⁶¹ A kijelölt időhatáron kívül jelent meg az átalakult hétfalusi járműkultúrát elemző tanulmány, melyben pontos adatolással szerepelnek a forgózsámolyos járművek. Kemecsi 2010.

¹⁶² Szilágyi 2009b.

alapvetően módosító kerékpár használatának kutatása sem eredményezett kiterjedt publikációkat, úgy a különböző házilag (mesterkedő iparosok által) készített-barkácsolt motoros járművek változatos csoportját sem vizsgálta a szaktudomány. Az Alföld középső területén (pl. Kecskemét, Soltvadkert) nagy számban elterjedt ún. „csettegő” mint a lóval vontatott kocsikat kiszorító jármű használatát a puszta tényrögzítésen kívül nem kutatták. Mindezen témák kutatásában az egyébként egyre nehezebben folytatható terepmunka még igen gazdag lehetőségeket rejtget. A jelenkorhoz közelítő antropológiai szemléletű tárgyválasztási alternatívákra ismereteseek nemzetközi irodalmi eredmények, amelyek várhatóan szintén hatással lesznek a szállítás- és közlekedéskultúra hazai kutatására is.¹⁶³

A paraszti járműkultúra elemei közül a kerekes járművekkel összehasonlítva lényegesen kisebb jelentőségű a csúszójárművek szerepe. A csúszójárművek kutatásának arányai a kerekes járművekéhez viszonyítva nem javultak számottevően az elmúlt évtizedekben. Ez az ősi eredetű közlekedési eszközcsoport a helyi földrajzi-időjárási körülmények jellegéhez rendkívül érzékenyen alkalmazkodik. A Gráfk Imre hivatkozott kutatástörténeti összefoglalásában megfogalmazottak ma is érvényesek: „A különböző csúsztatók, vontatók, szánfélék és szánok áttekintése és rendszerezése további kutatómunkát kíván.”¹⁶⁴ Minden bizonnyal a szán volt a magyarság legősibb közlekedési eszköze, de elnevezése sokkal későbbi. A nyelvészeti kutatás még nem tisztázta egyértelműen a szán szó forrását és vándorútjának állomásait.

A paraszti használatban lévő csúszójárművek, szánok helyet kapnak a regionális közlekedést-teherhordást bemutató munkákban.¹⁶⁵ Rendszerint azonban csak általánosan megfogalmazott és részletes adatok hiányában objektív vizsgálatra nem használható leírások szintjén jelennek meg ezekben a tanulmányokban. Az a törekvés, amely a különböző kerekes járművek jellemzőinek pontos leírását sürgeti, talán még nehezebben nyer teret a szánok esetében. A többnyire rendkívül egyszerű szerkezetű eszközök általában nem kerültek az érdeklődés előterébe. Paraszti járműkultúrát vizsgáló írásaiban Paládi-Kovács Attila rendszeresen vizsgálta a különböző regionális jellegzetességeit a csúszójárműveknek, és szintén ő készített összefoglaló jellegű tanulmányokat a szánfélékről.¹⁶⁶ A Kiss Lajos tiszteletére megjelent kötetben olvasható munka elsősorban a szánfélék és szánrészek elnevezéseit elemzi. Kutatásai eredményeként a szánalkatrészek terminológiájában elkülöníthetőek az ősi és belső fejlődésű szavak mellett az ótörök, szláv, román, német, esetleg olasz szókészlet elemei is.¹⁶⁷ A Tallinban 1998-ban Ants Viires tiszteletére megjelent rövid összefoglaló jellegű tanulmányában Paládi-Kovács a Kárpát-medencében használatos lovas és ökrös szánok legfontosabb jellemzőit mutatja be.¹⁶⁸

Az összefoglaló igényű munkák elkészítését elsősorban olyan előtanulmányok segítették és tették lehetővé, mint pl. Gunda Béla alapos írása az észak-magyarországi és szlovákiai nyári

¹⁶³ Moseley – Herman – Coles – Spencer 1997.

¹⁶⁴ Gráfk 1976/78. 134.

¹⁶⁵ Ld. a kerekes járműveket tárgyaló résznél felsoroltakat.

¹⁶⁶ Paládi-Kovács különböző regionális cikkek, illetve 1997. és 1998. 2001. 2003b. 2013. 140–141.

¹⁶⁷ Paládi-Kovács 1997. 309.

¹⁶⁸ Paládi-Kovács 1998b.



Fazekasok rakodnak a szekérre, Gödörháza, Vas m., 1967, Kresz Mária felvétele, Néprajzi Múzeum, F208663

szánokról.¹⁶⁹ A különböző csúsztatók, vontatók alkalmazását a magyar parasztság rétgazdálkodásában Paládi-Kovács Attila vizsgálta monográfiájában.¹⁷⁰ Tovább gazdagodott az erdei munkák során használt szánokról és a vontatás területéről származó ismeretanyag is.¹⁷¹ Az emberi erővel vontatott gyalogszánok, gyermekszánok több típusát is vizsgálta a szaktudomány.¹⁷²

A személyszállító szánok használatát és jellemzőit az elmúlt évtizedek kutatásai sem tárták fel kellő mélységben. További vizsgálatok szükségesek a szánok ünnepi használatát illetően

¹⁶⁹ Gunda 1977.

¹⁷⁰ Paládi-Kovács 1979.

¹⁷¹ A legfontosabb összefoglaló jellegű munka Hegyi 1979.

¹⁷² Így a „bakiszekeret” is, amely könnyű rugalmas vesszőkből készült szerkezetével gyermekjáték és munkaeszköz szerepet egyaránt betöltött. (Kunt 1974.)

is. Szintén gyengén kutatott a szánok, csúszójárművek terén is a modernizálódás folyamata. A vasalkatrészek gyarapodása, illetve a teljesen vasból, fémből készült járművek elterjedése és használatának változatai még feltáratlanok.¹⁷³ Megállapíthatjuk, hogy az eddig elvégzett sokirányú kutatás ellenére a különböző rendeltetésű, méretezésű, vontatású hazai szánfélleket továbbra is csak hiányosan ismerjük.

A csúszóeszközök vontatásának kutatása, hasonlóan a kerek járművekéhez, a fogatolás kiterjedt önmagában is könyvtárnyi irodalmához kötődik. A nemzetközi szakirodalom is általában a járművekkel közösen tárgyalja a fogatolás kérdését. Számos résztanulmány és alapos feldolgozás született mind az igázás területéről, mind a ló fogatolásáról.¹⁷⁴ Az igázás témakörével több évtizede foglalkozó Bodó Sándor készítette el a kérdés összefoglalását.¹⁷⁵ 1990-ben megjelent könyvében a vonatkozó régészeti, nyelvészeti, technika- és gazdaságtörténeti adatokat és a recens anyagot egyaránt feldolgozta.¹⁷⁶

Elsősorban Viga Gyula kutatásainak köszönhetően módosult az a – korábbi szakirodalom alapján kialakult – kép, mely a szamarat csupán a külterjes juhtartás teherhordó állataként tartotta számon.¹⁷⁷ Az adatok többsége azonban az Alföldről és Északkelet-Magyarországról származott. A közelmúltban jelent meg, a hagyományosan Kárpát-medencei viszonylatban is kiugróan sok szamarat tartó Komárom megyei Ács község jellemzőit tárgyaló tanulmány.¹⁷⁸ A fogatolás kutatásánál az egyik leggyakrabban vizsgált téma az ökör–ló váltás lezajlása. A lovak fogatolásának kérdéseit, eszközkészletét, a helyi közlekedést tárgyaló tanulmányok változó mélységben taglalják.

Egészen az utóbbi évtizedig a járműkultúra témakör egyedüli összegző feldolgozása a még a két világháború között született fejezet volt a Magyarország Néprajza második kötetében. A Györffy István által írt munka nem csupán az addigi eredményeknek, hanem Györffy saját kutatásainak is szintézise.¹⁷⁹ A kutatástörténet eredményeinek ismeretében leszögezhetjük, hogy valódi korszakhatárként készült el a 2001-ben megjelent korszerű új összefoglaló kézikönyvsorozat – a Magyar Néprajz – vonatkozó kötete (II. Gazdálkodás) is, melyben Paládi-Kovács Attila írta az összefoglaló fejezetet.¹⁸⁰

A *Közlekedés, szállítás* című rész az utolsó (IV.) a kötetben. A több mint 1000 oldalas kötetből közel 200 oldal terjedelmű a vonatkozó egység. Az előképnek tekinthető, Györffy által írt fejezet terjedelme pontosan 30 oldal volt 1934-ben! Viszont a tárgyalandó szakterületen belüli arányok a most megjelent kötetben már közelítenek az első összefoglalásához. A leghosszabb alfejezet itt is a *Kerek járművek* (34 oldal), ez jelzi a kutatási előzmények arányait, mélységét. A leghosszabb rész, illetve a legtöbb kisebb tematikai egység ezekkel a jármű-

¹⁷³ Kemecsi 1998. 38–41.

¹⁷⁴ Bodó 1981a, 1981b, 1991. Csiszár 1982. Petercsák 1976.

¹⁷⁵ Bodó 1990.

¹⁷⁶ A könyv alapját képező disszertáció opponensei Gunda Béla és Paládi-Kovács Attila véleményének és Bodó Sándor válaszána az Ethnographiában történő megjelentetése szerencsésen érzékeltette a témakör kutatásának további irányait. (Ethnographia 1994. 621–642.)

¹⁷⁷ Viga 1978/79, 1982, 1983.

¹⁷⁸ Kemecsi 1999b.

¹⁷⁹ Györffy é.n. (1934)

¹⁸⁰ Paládi-Kovács 2001. 2003a. 2009.

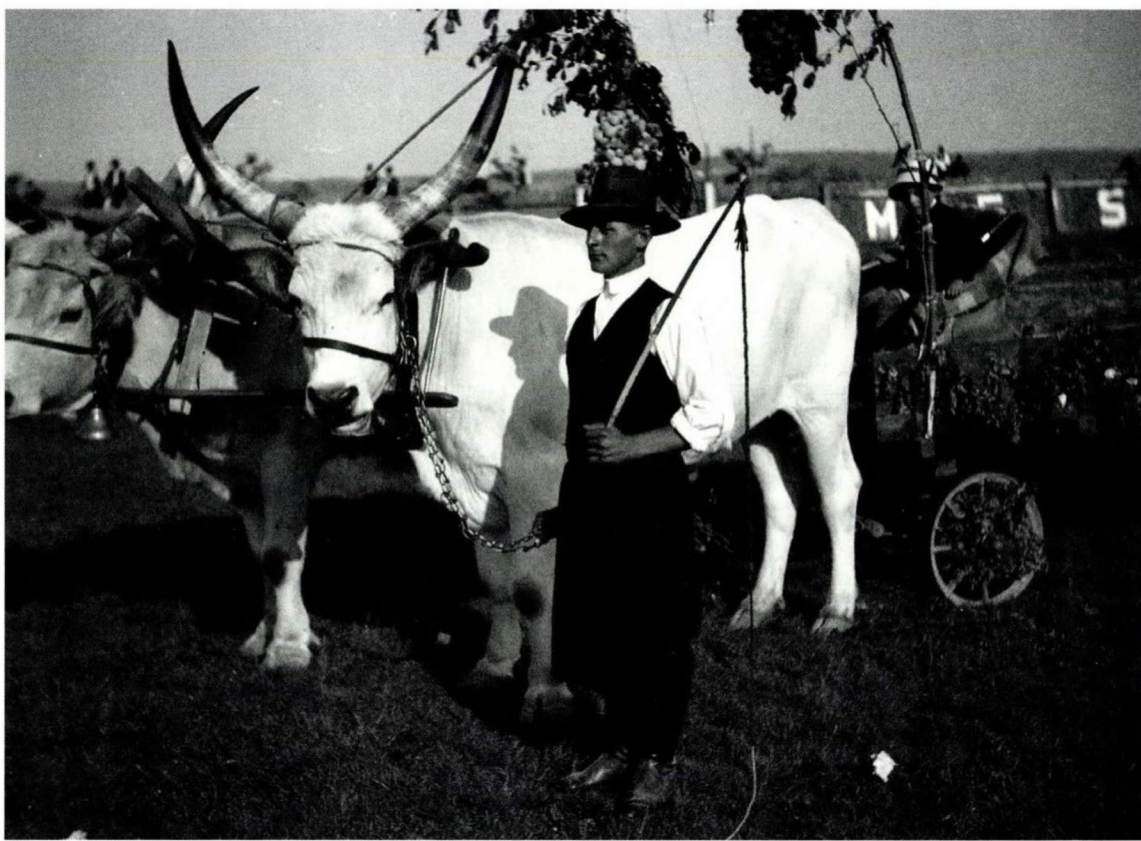


Káposzta árusítás székérről a vásárban, Acsa, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1940-es évek, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F296955

vekkal foglalkozik. Az összefoglalás egyértelművé teszi, hogy a történeti Magyarországra jellemző fejlett járműkultúrát a kerekes járművek rendeltetés és szerkezet szerinti változatossága igazolja leginkább. Tanulságos a lófogatolás mellett a rendkívülinek számító szarvasmarhával vont *kordé*, illetve a gyakoribb *szamaras talyiga* elterjedésének és használatának bemutatása. A recens kétkerekű járművek négy alapforma szerint csoportosíthatóak: pásztortaliga, fuvarostaliga, kubikoskordé, személyszállító gazdataliga. A debreceni, nyíregyházi, miskolci kétkerekű járművek részletes ismeretéhez mérten gyakorlatilag teljesen ismeretlenek az erdélyi hasonló járművek. A kétkerekű járművek ismertségéhez viszonyítva is kevésbé jelentős a kétrúdú járművek elterjedtsége a magyar nyelvterületen.¹⁸¹

A négykerekű járművek osztályozását a meghatározó fontosságú alkatrészek alapos elemzésével végezhetjük el. Magának a járműnek a szerkezeti elemei között kevés különbség

¹⁸¹ Kemecsi 2002. 335.



Feldíszított ökörfogat, Abauj-Torna vm., 1930-as évek, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F331811

mutatható ki. Viszont tájanként és típusonként eltérőek a méretek, és a formai változatosság is számottevő. A szekér (illetve a kocsi, hiszen a két jármű közötti különbség tisztázásával indul a fejezet) felépítményének alkatrészeit sorra veszi a szerző. A legfontosabb – kritériumszerűen alkalmazható – alkatrészek közül a legváltozatosabb az oldal. Az ívelt, *görbe oldalú kocsi* elterjedése elsősorban a Nyugat- és az Észak-Dunántúlon figyelhető meg még napjainkban is. Elterjedésében minden bizonnyal szerepe volt az ezen a vidéken kifejlesztett európai ismertségre szert tevő *magyar kocsinak*, a helyi szekérgyártók termékének. A kocsiszekrény elejének és végének lezárására használt *saroglyák*, más megoldások nem mutatnak olyan változatosságot, mint ami az oldalak esetében kimutatható volt. A szekérsaroglyák különböző fejlettségi szinten állnak, s jelzik a szekérgyártás, a járműkultúra fejlettségét egy-egy vidéken. A harmadikként kiemelt felépítményi elem a szekéroldal kitámasztásának módja. A két leginkább ismert és elterjedt megoldás a *rakonca* és a *lőcs*, illetve ezek vegyes használata. Egyetlen népcsoportnál, a moldvai csángók között volt ismeretlen a lőcsös kitámasztás, és egyeduralgó a kizárólag rakoncás szekerek használata. Paládi-Kovács Attila összefoglalásában értékeli az egyes vitatott elméleteket és vitás kérdéseket is. Ezek megválaszolásakor a saját kutatásainak, illetve a nemzetközi szakirodalom eredményeinek a segítségével foglal állást. Az utolsó felépítményi elem, amelynek alapján a rendszerezés elvégzését Paládi-Kovács felépíti, a fedett kocsik és szekerek kérdésköre. A félhengeres, illetve a szekér négy sarkába állított falábakra helyezett rácsozatot borító (ez utóbbi elsősorban a Tiszántúlon tejedt el) ponyvás

kocsik, *ekhós szekerek* használata a legtöbb esetben speciális foglalkozásokhoz kötődött. Ez az eleme a kerekcsap járműveknek további kutatások segítségével várhatóan nagyobb jelentőséget nyerne.

Paládi-Kovács Attila a kutatástörténeti korszakot indító 1973-ban megjelent tanulmányában felhívta a figyelmet a megfelelő kritériumok kiválasztásával megoldható tipológia szükségességére. A négy évtizeddel korábban javasolt szempontrendszer azonban még napjainkban sem vált általánosan részévé a járművek kutatásának. Ennek hiányában készül, véletlenszerűen kiválasztott táji típusokat kreáló kutatásokra alapozva azonban még ma sem végezhető el a magyar szekérkörzeteknek az angliaihoz hasonló pontos körülhatárolása. Az összefoglalás igényével született tanulmányában sem vállalkozik erre a feladatra Paládi-Kovács Attila. Meg kell állapítanunk, hogy a még napjainkban is végezhető recens anyag gyűjtése mellett előtérbe kerül a táji körzetek megállapításánál a levéltári források alkalmazása, és csak további széles körű vizsgálatok után lesz elvégezhető ez a munka. Ezt igazolja a külön részként tárgyalt táji típusokat, körzeteket számba vevő összefoglalás. A táji típusok egységesülését elősegítették a 19. század végén már működő kocsigyártó üzemek, gyárak. A gyárakban szerzett ismeretek hatása kimutatható az önállósodott falusi mesterek termékein is.¹⁸²

A kézikönyvben megjelent fejezetek megjelenését követően közlekedési kutatásokat koordináló és összefogó kutatási eredmények olvashatók Paládi-Kovács Attila 2003-ban megjelent tanulmánykötetében is. A könyvben közölt 15 tanulmány egy része eredetileg külföldön, illetve idegen nyelven jelent meg. Ezek magyar nyelvű változata ebben a kötetben volt olvasható először. Újraközlésüket elsősorban az indokolta, hogy nem csupán a külföldi publikációk, hanem a magyar nyelvű írások is mára nehezen hozzáférhetőek. Az idegennyelvű írások egy része hazai és külföldi szakmai konferenciákon elhangzott előadások, korreferátumok anyagaként készült. Így született a szekerek és taligák térképezéséről írt munka, illetve a téma európai szaktekintélyeit köszöntő kötetekbe szánt írások is.

A tárgyalt kutatástörténeti korszak határát jelző szintézis a magyar népi műveltség történeti alakulásáról készült összefoglalás részeként született. Paládi-Kovács Attila a *Magyar Néprajz I.2.* 2009-ben megjelent kötetében tárgyalja a paraszti járműveknek a magyar néptörténettel összekapcsolódó múltját.¹⁸³ Olyan kérdések megválaszolását találhatjuk ezekben a fejezetekben, amelyek hosszú évtizedek óta nem csupán a néprajzkutatókat foglalkoztatták, hanem szélesebb érdeklődésre is számot tarthatnak. A történeti korszakokként tagolt nagy fejezetekben önálló alfejezetként jelennek meg a közlekedés, szállítás és a járművek, így a kerekcsap járművek témakörei. Az „Előzmények a 10. századig” című fejezetben¹⁸⁴ az elmúlt időszakban megismert új régészeti adatok mellett a nyelvészeti és történeti forrásokra építve elemzi a vándorlás és a magyar honfoglalás időszakának járműkultúráját. A *taliga* és *targonca*, vagy a fedeles járművek használatának kérdésköre is szerepel a fejezetben. Összehasonlító néprajzi vizsgálatokra is hivatkozik a mongol és kaukázusi adatok ismeretében. A középkori újítások (*nyújtó, fergettyű, elemes kocsiszekrény, löcs*) eredményeként kibontakozó magyar sze-

¹⁸² Kemecsi 2002. 336.

¹⁸³ Paládi-Kovács 2009.

¹⁸⁴ Paládi-Kovács 2009. 76–81.

kér- és kocsigyártás termékeinek széles skáláját ismerteti a szerző a „Magyar népi műveltség a középkorban (11–15. század)” fejezetben. A magyar fejlesztésű személyszállító kocsi, hintó európai terjedése és a teherfuvarozás eszközeiként ismert *mázaszekér*, *bakószekér*, *csille* jellemzőit is feltárja. A következő történeti korszakban a szárazföldi közlekedés és szállítás járműveinek választéka bővült, és technikai színvonala is jelentősen javult. „A magyar népi műveltség a kései feudalizmus korában (16–18. század)” című fejezetben Paládi-Kovács Attila részletesen elemzi a kerek járművek előállításában a különböző kézművesek erősödő szerepét. Felhívja a figyelmet a vasalkatrészek gyarapodására, amit változatos forrásanyag bemutatásával igazol.¹⁸⁵ Ez az a fejezet, melyben a magyar kocsi jellemzőiről ismert adatokat is összefoglalja, hangsúlyozva a személyszállító járművek típusainak érdemi gyarapodását. A távolsági fuvarozásban használt járművek mellett az új formájú szénaszállító szekerek jellemzőit is bemutatja. A magyar kerek járművek és fogatolási módok kisugárzását nyelvészeti adatokkal igazolja, a szókölcsonzási folyamatok részletezésével. Hangsúlyozza, hogy a szókölcsonzás hátterében magyar nemzetiségű iparosok, szekeresek és fuvarosok vándorlása áll.¹⁸⁶ A kötet utolsó, „A magyar népi műveltség a kapitalizmus korában (1848–1945)” című fejezetében Paládi-Kovács Attila a hazai szekerezés és fogatkultúra virágkorának ismérveit tárgyalja és összegzi. Példaszerűen elemzi az 1895-ös állatösszeírási statisztika adatait, melyből a történeti Magyarországon közlekedő 1.327.000 (!) fogatolt jármű adatsora is kimutatható.¹⁸⁷ A különböző új járműtípusok, mint a *kordé*, a *bakity*, a *kolesz*, vagy a *batár* elterjedését is bemutatja. Felhívja a figyelmet a hazai kocsigyárak működésének hatásaira a hagyományos járműkultúrára, és hangsúlyozza a különböző táji típusok kialakulásának és virágkorának jellemzőit.

A 2009-ben napvilágot látott összefoglaló igényű munka érzékelhetően lezárt egy markánsan jellemezhető kutatástörténeti korszakot. A paraszti járműkultúra kutatásában az elmúlt négy évtizedben elért eredmények szorosan kötődnek egy-egy kiemelkedő kutatói tevékenységhez. Paládi-Kovács Attila munkássága meghatározó jelentőségű a vizsgált tematika kutatásában, nem véletlen a válaszott kutatástörténeti korszakolásban kimutatható szerepe.¹⁸⁸

¹⁸⁵ Paládi-Kovács 2009. 331.

¹⁸⁶ Paládi-Kovács 2009. 337.

¹⁸⁷ Paládi-Kovács 2009. 533.

¹⁸⁸ Kemecsi 2001. 2010. 324.

4. ESETTANULMÁNYOK. LOKÁLIS ÉS TEMATIKUS FELDOLGOZÁSOK

4.1. Vázlat az észak-dunántúli paraszti járműkultúra jellemzőiről

A vázlatban elsősorban több éves terepmunkára épülő disszertációm készítése kapcsán felmerült kérdésekkel foglalkozom, előrebocsátva, hogy azok többségének megoldása további kutatásokat igényel.¹⁸⁹ Kutatásom megkezdésekor az észak-dunántúli területen a népi közlekedésnek, fogatolásnak a kutatottsága egyenetlen volt. A kisalföldi, szigetközi vidék paraszti járműveinek, az igázás és a fogatolás különböző módozatainak mintaszerű feldolgozásait Timaffy László készítette el.¹⁹⁰ Részletesen feltárt volt a nagytáj, s az egész Kárpát-medence egyik legjelentősebb szekeresközpontjában, Komáromban élő szekeresgazdák életmódja, munkája is.¹⁹¹ Azonban az észak-dunántúli terület keleti részéről az 1980-as évek végéig még lokális leírások sem készültek. Az előmunkálatok egyenetlenségei, hiányai miatt a leíró jellegű néprajzi terepmunkát és az összefüggések feltárását egyszerre kellett elvégezniem.

Az általam a 90-es években folytatott vizsgálat elsősorban néprajzi dokumentációra épült. Kiinduló forrásként a téma kutatásakor a népi emlékezetben elérhető tudást, illetve a még felkutatható mesterek és műhelyek (bognár, kovács, szíjgyártó) működését vettem figyelembe. Elkészítettem a gyűjtést segítő kérdőíveket.¹⁹² A munkaeszközök, a szaknyelv és a járműter-

¹⁸⁹ A disszertáció kibővített anyaga megjelent 1998-ban a Néprajzi Kutatóintézet Életmód és Tradíció sorozatának 8. köteteként Szekerek, kocsik, szánok címmel. Kemecsi 1998. Összefoglaló jelleggel szoltam a kérdéstről a Jankó János-díj átvétele alkalmával tartott előadásomban a Magyar Néprajzi Társaság közgyűlésén. Kemecsi 1999e, illetve a Közlekedési Múzeumban rendezett konferencián Kemecsi 2003b.

¹⁹⁰ Timaffy 1966. 223–236, 1967. 176–188, 1968. 170–182, 1979. 117–144, 1985.

¹⁹¹ Kecskés 1969. 885–905, 1978. 85–105.

¹⁹² A kérdőíveket ld. Kemecsi 1998. 228–235.

minológia részletes felgyűjtése és elemzése alapvető volt a kutatás számára. Mindezt kiegészítették a különböző archivális források, melyek részben levéltári anyagok (limitációk), részben 18-20. századi helyi források (számlák, kontóskönyvek stb.) feltárással váltak elérhetővé. Elsőrendű forrásnak tekinthetők a múzeumokban és gyűjteményekben található Észak-Dunántúlról származó járművek és a rájuk vonatkozó dokumentumok. A téma komplex, történeti vizsgálata megkívánta a történeti, agrártörténeti, nyelvtörténeti, nyelvészeti és helytörténeti kutatások adatainak a felhasználását, továbbá a földrajzi szakirodalom, a történeti forráskiadványok, az útleírások, történeti statisztikák szórványadatainak összegyűjtését is.

A Kisalföldön és az Észak-Dunántúl más vidékein kialakult járműkultúra jellegzetességeit jelentősen alakító tényezők között meghatározó volt a természeti környezet, illetve a kereskedelmi utak, piackörzetek hatása. A régió korai története óta meghatározó kereskedelmi utak, leginkább a járművek fejlesztésének, a szekeresközpontok kialakulásának voltak ösztönzői. A vidéken kialakult kereskedelmi központok közül Győr és Komárom évszázadok óta kiemelkedett.¹⁹³

A havas napok száma és a domborzati viszonyok elsősorban a csúszójárművek használatának intenzitására voltak hatással. A Gerecse hegység falvaiban a szánok alkalmazása érthetően fontosabb volt és maradt egészen a közelmúltig, mint a sík határu településeken. Komárom-Esztergom megye hegyvidéki falvaiban széles körű a különböző csúszóeszközök használata. Különösen gyakori volt a csúsztatás elvének alkalmazása az erdei munkák során. A fában szegényebb vidékek falvaiban is ismert és rendszeresen használt eszközök a különböző *kéziszánok*. Több típusa is ismert ennek az eszköznek. Az erdei munkáknál alkalmazott *gyalogszán*köt a Gerecsében is használták.¹⁹⁴

Az Észak-Dunántúlon használatos fogatos *szánok* szerkezete és az alkatrészek elnevezése gyakorlatilag egységes képet mutat. Táji eltérés elsősorban az alkatrészek méretében és teherbírásában mutatkozik. A hegyvidéki települések *szánjai* rendszerint erősebbek, mint a sík határu falvakban találhatók. A Kisalföldön, a Csallóközben és a Szigetköz falvaiban a téli szállítások legfontosabbika a széna fuvarozása volt, alkalmanként nagyobb távolságokra is. A hegyvidéki településeken a *szánok* elsődleges alkalmazási területe az erdei munkáknál alakult ki. A fahordás feladata kimunkált rakodási, rögzítési és fékezési gyakorlatot eredményezett a vidék falvaiban. Az észak-dunántúli településekre nem volt jellemző a díszes személyszállító *szánok* paraszti használata. Az ország más vidékeihez hasonlóan az Észak-Dunántúlon is fokozatosan megnőtt a 20. századra a szánok vas alkatrészeinek aránya. A visszaemlékezések, illetve a kovács kontóskönyvek adatai alapján a szántalpak vasalása az első világháború utáni években kezdett általánossá válni. Az 1970-es évektől kezdve a falvakban a tönkrement fogatolt fa szánok helyett már teljesen fémből készült *vas szánokat* is használnak.¹⁹⁵

A csúszójárművek használata természetesen éghajlati és domborzati adottságokból fakadóan sem versenyezhetett az Észak-Dunántúlon a kerek járműveivel. A kerek járművek

¹⁹³ Kemecsi 2003b. 46.

¹⁹⁴ Kemecsi 1999e. 256.

¹⁹⁵ Kemecsi 1998. 27–43.



Kocsi szalmával, gúzsolt karfaszeggel, Kocs, Komárom és Esztergom k. e. e. vm., Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F73534

közül a kétkerekű *taligák* paraszti használata azonban nem volt általános a területen. A recens paraszti járműkultúrában a szegények járműveként volt közismert az egy vonóállattal (többnyire lóval, ritkábban számmárral) két rúd között vontatott *káré*, *leptika*, vagy *kordé*. Használatuk a II. világháború utáni înséges években még felélénkült, de 1950 után gyakorlatilag megszűnt.¹⁹⁶ Az országosan elterjedt, földmunkáknál általánosan alkalmazott *kubikoskordék* nem gyakoroltak számottevő hatást a terület paraszti járműkultúrájára. Rendszeres használatára, mikor használói helybeli parasztok, fuvarosok voltak, egyedül a Gerecse hegység kőbányáiban került sor.¹⁹⁷ Hazai elterjesztésében valószínűsíthetjük az olasz származású földmunkások szerepét. A Gerecse falvaiban elsősorban kőfaragó-kőbányász munkák céljára

¹⁹⁶ Kemecsi 2003b. 49.

¹⁹⁷ Kemecsi 1996. 58–81.

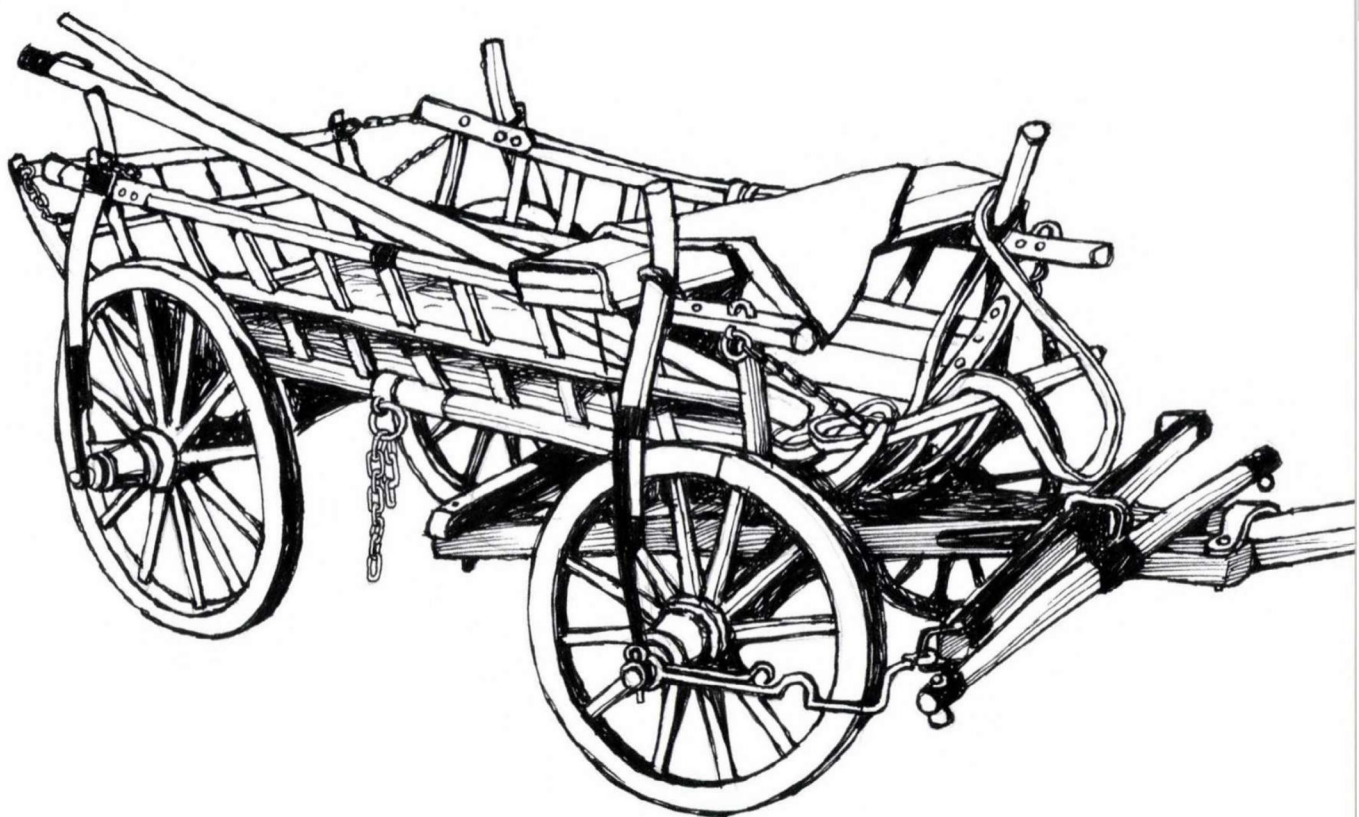


Kocsi vége a karfával és karfászeggel, Kocs, Komárom és Esztergom k. e. e. vm., 1936, Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F73560

letelepített olaszok hatására a helyi kőbányákban alkalmazott kordék évtizedekig használatban maradtak.

Az észak-dunántúli paraszti járműkultúra legfejlettebb és egyértelműen legváltozatosabb területe a négykerekű járművéké. Míg a csúszójárművek terén az általános képtől nem tapasztalható lényegi eltérés, illetve a kétkerekű járművek használata elsősorban szórvány jellegével érdemel figyelmet, addig a négykerekű járművek gazdag kistáji változatai jellemzik a területet.

A hagyományos járműkultúra kutatásának talán legnagyobb múltira visszatekintő területe a magyar kocsi kialakulásának és elterjedésének vizsgálata. Az Európában is elterjedt *kocsi* magyar eredete szorosan kötődik az észak-dunántúli régióhoz. Az itt húzódó nemzetközi jelentőségű utak a jármű 15. századi kifejlesztésében és elterjesztésében egyaránt fontosak voltak. A *kocsi* szó és a jármű magyar eredetéről folytatott vita a 19. század utolsó éveiben



Félig zápos oldalú kocsi, Neszmély, Komárom – Esztergom megye, 1995, Ölveczky Gábor rajza.

zárult le végleg. A vita során egészen éles kijelentésekre ragadtatták magukat a résztvevők. Így Kropf Lajos szerint „*a kocsi atyafiak prókátorjának le kell rombolnia egy jó csomó történelmet*”.¹⁹⁸ A vitát Tolnai Vilmos és Tóth Béla összefoglaló munkái zárták le végleg.¹⁹⁹

A „*Kocs községi atyafiak*” körében – azon túl, hogy a héregi bognárral 1996-ban egy sosem volt járművet készítették, és azt kiállították a falu főterén, illetve a helyi termelőségvetkezet emblémájaként a tejeszacskókon is szerepel egy kocsi ábrázolása – a néphagyomány nem őrzött meg adatot a jármű és a falu kapcsolatáról.²⁰⁰ A recens kutatás megállapította, hogy elsősorban iskolai hatásra terjedtek el Kocson a témára vonatkozó ismeretek. Ezt magyarázza a falu településtörténete, a török által elpusztított településre a Kiskunságból a 17. század végén betelepített lakosság.²⁰¹

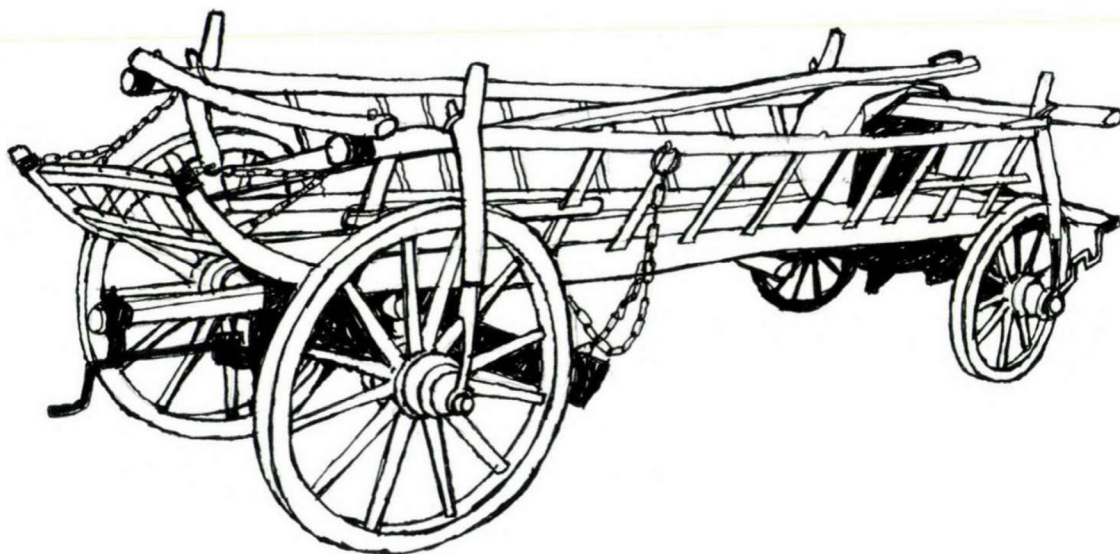
A paraszti járműkultúrát alakító tényezők dokumentálásához, illetve a múltban végbement változások feltárásához a néprajzi terepmunkát kiegészítő levéltári kutatások nyújtanak segít-

¹⁹⁸ Kropf. 1897. 250.

¹⁹⁹ Tóth 1899. 25–34, 1900. 58–65.

²⁰⁰ Fél 1941. 30.

²⁰¹ Kemecsi 2012a.



Hosszú kocsi, Neszmély, Komárom – Esztergom megye, 1996, Ölveczky Gábor rajza.

séget. Az évszázadokkal korábbi eszközkészlet és a recens anyag összehasonlítására ideális források a hagyatéki leltárak. A különböző hagyatéki becsük jelentős százalékban azonban csak szüksézávú közléseket tartalmaznak az elhunyt mester (vagy özvegye) szerszámaira. Legtöbbször csak egy becsült értéket adnak meg a *kovácsszerszám mindenestől* tételnél. A hagyatéki leltárak között szerencsére azonban található olyan is amely az összes hagyatéki vagyontárgy között részletesen felsorolja a műhely teljes berendezését és szerszámkészletét is. Ilyen például az oroszlaní (Komárom vm.) Pavelka Jánosné 1821-ből származó hagyatéki jegyzéke.²⁰² A 79 tételes lista az értékek – igaz, hogy használt eszközök esetén – megadásával, értékes forrása a kovácsmesterség kutatásának. Az észak-dunántúli területről származó *inventáriumok* összevetése más területről származókkal igazolja a mesterség eszközkészletének egységességéről írottakat.²⁰³

A hagyatéki leltárak adatainak sokrétű felhasználása – a mesterek anyagi viszonyainak, berendezési, gazdálkodási tárgyainak vizsgálata – egyes esetekben más forráscsoportok, így az árszabások kutatásához is nyújthat támpontokat. Különösen az inventáriumokban „új” jelzővel szereplő alkatrészek becsüje vethető össze a központiilag szabott árak mértékével. A *kocsigyártó*-mesterségre vonatkozó árszabások értékét már korán felismerték a kutatók.²⁰⁴ Kisalföldi megyék 18. századi árszabásait felhasználva Paládi-Kovács Attila írt egy elemző, forrásközlő tanulmányt a korabeli paraszti járművekről. Kocsis Gyula pedig példaszerű alapossgággal elemzett Pest megyei 19. századi hagyatéki becsüket.²⁰⁵ A publikációkból világosan

²⁰² MOL. P. 210. Úriszéki iratok 1. cs.

²⁰³ A hivatkozott hagyatéki leltárak a Néprajzi Múzeum Archívumában találhatók.

²⁰⁴ Domonkos 1956. 276–280. Bodgál 1964. 272–291.

²⁰⁵ Paládi-Kovács 1998. Kocsis 2012. 135–138.



Lovasköcsi, Csicsó, Komárom vm., 1943, Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F90657

látszik, hogy a 18. század közepétől a kocsialkatrészek vasalásának mértéke növekedésnek indult, s ez a folyamat a 19. század végén felgyorsult.

Az árszabások vizsgálatával a termékek struktúrájának változását és a táji jellegzetességek feltárását is megkönnyíthetjük. A különböző történeti forrásokban, leírásokban szereplő kistáji típusok megkülönböztető jegyei azonban nem alkotnak egységes rendszert. A táji jellegzetességek feltárásához elengedhetetlen a néprajzi terepmunka, melynek során a meghatározó alkatrészek jellemzőit megismerhetjük.²⁰⁶

A *fátengely*–*vastengely* váltás folyamata összefügg, a fokozódó igénnyel a korszerű járművek iránt. A járművek *kerekeinek* méretei fontos információkat hordoznak. A táji különbségek az

²⁰⁶ Kemecsi 2003b. 50.



Szekér, Osló, Győr-Sopron m., 1954, Szabó Mátyás felvétele, Néprajzi Múzeum, F110699

átmérőben, a küllők számában, méretében és a ráf szélességében jelentkeznek. A helyi talajadottságok mellett a tradíció is befolyásolja egy-egy táji típus *kerekeinek* a jellemzőit.²⁰⁷

Szintén jól feltárható táji különbségeket mutatnak az oldal kitámasztási módjának változatai. A 20. század elejétől a löcsös kitámasztás a legelterjedtebb az Észak-Dunántúl településein. Ezzel a magyar nyelvterület túlnyomó részéhez hasonló kép alakult ki. Ezt a képet azonban árnyalja a táji típusként ismert *győri* vagy *szabadhegyi kocsi*, amelynek elől-hátul *rakoncái* voltak, és a vegyes kitámasztás (elől *rakonca*, hátul *löcs*) elterjedtsége. A vegyes oldal-kitámasztású járművek elsősorban a sík határu falvak jellemzői maradtak. A nagyobb igénybevétel magyarázhatja a hegyvidéki nehezebb fuvarokat végző kocsik általános, *löcsös* megoldását. A *vaslöcs* használatánál is kimutatható területi eltérés. A második világháború után

²⁰⁷ Kemecsi 1999e. 258.



Ökrösszekér, Szil, Sopron vm., K. Kovács László felvétele, Néprajzi Múzeum, F95728

a Gerecse vidékén csak kivételes esetben használtak *vaslőcsőt*, míg a Szigetközben vagy a Csallóközben gyakorta előfordult.²⁰⁸

Az észak-dunántúli terület négykerekű járműveinek sajátosságaként értékelhető az *ívelt kocsioldal* jellemző formájának elterjedése.²⁰⁹ A kistáji típus jellemzőjeként is előforduló *ívelt oldal* (pl. *somorjai kocsin*) mellett azonban megkülönböztető elemként szerepel a *zápos, félig zápos és deszkás oldal* elterjedtsége is. A ún. *félig zápos* oldalnak mint a hagyományos *létrás* és a zárt *teli oldal* közötti átmenetnek az elterjedése jellemzi az egész észak-dunántúli nagytáj járműkultúráját.²¹⁰

Az észak-dunántúli terület járműveinek jellemzőinél a *főnott kasok* formája is értékelhető. A legelterjedtebb típus – a *kád* alakú forma – mellett egyéb változatai is ismertek voltak.²¹¹

²⁰⁸ Kemecsi 1998. 65–71.

²⁰⁹ Paládi-Kovács 2001. 935.

²¹⁰ Kemecsi 2012. 37–41.

²¹¹ Paládi-Kovács 1973d. 47.



Félig zápos oldalú kocsi, Kocs, Komárom – Esztergom megye, 1994, Kemecsi Lajos felvétele.

A *kád* alakú *kas* az egyik legfontosabb jellegzetessége a vidék járműveinek. Kevésbé jellegzetes alkatrész volt a fonott *üléskas*, amely a Dunántúl más területein is elterjedt.²¹²

A kocsiszekrény lezárására használt alkatrész, a *saroglya* méretében, s vasalásában figyelhető meg alkalmanként különbség. Az egységesebb kép kialakulását nagymértékben befolyásolta a kerékgyártók *saroglyasablonjainak* használata.²¹³

A különböző járműveket csak a fogatolás, jármolás jellegzetességeinek feltárásával együtt ismerhetjük meg ténylegesen. Az Észak-Dunántúlon a ló és a szarvasmarha fogatolása volt a meghatározó. A kétféle fogatolás közül a szarvasmarha alkalmazása a 20. század első évtizedeitől fokozatosan visszaszorult. A területre vonatkozó, megbízható 19. század végi és későbbi statisztikákból jól követhető a szarvasmarha-állományon belül lezajló fajtaváltás is. A fuvarozás, fogatolás céljára tartott lovak, ökrök vagy tehenek száma napjainkra egyes nagy fuvaroshagyományokkal rendelkező falvakban is minimálisra csökkent.²¹⁴

²¹² Paládi-Kovács 2001. 946.

²¹³ Kemecsi 1999e. 259.

²¹⁴ Kemecsi 2003b. 51.

A kutatási területen a szarvasmarhák igazásánál alkalmazott vonóeszközök közül a *kettős járom* volt a legelterjedtebb. A *jármok* lényegében egyetlen variánsba tartoznak az egész észak-dunántúli régióban, ti. a Kárpát-medencében legáltalánosabb *keretes* típusba.

A legelterjedtebb *kettes jármok* mellett a Szigetköz vidékén volt ismeretes a *homlokiga*. A nyelvterületen a *fejiga* egyetlen megbízhatóan adatolható használata ehhez a vidékhez köthető, elsősorban német nemzetiségű falvakban volt ismeretes. Az Észak-Dunántúlon általánosan használatos *egyes járom* hasonlóképpen nyugati eredetű vonóeszközként terjedt el. Alkalmazása a Kisalföld falvaiban volt nagyobb intenzitású, ahol már az első világháború előtt használták. Az *egyes igák* több különböző típusát ismerték az észak-dunántúli falvakban. Ezek azonban nem alkotnak elkülönülő területeket. A hagyományos *kettes* és *egyes jármok* mellett szórványosan előfordult a terület falvaiban a szarvasmarha fogató eszközöként az eredetileg lószerszámként használt *kumethám* is.²¹⁵

A lószerszámok az egész területen lényegében azonos típusba tartoznak. Napjainkban is általános a *szügyhám* használata. Két variánsa volt használatban még az 1960-as években. A *ká pás* és a hagyományosabb *puha hátszijas* szerszám elterjedése elsősorban a sík határu települések és a nehezebb hegyi fuvarokat végző falvak szerint változott. A *kumethám* használata főként a nyugat-dunántúli német településeken vált általánossá. S bár ismerték az Észak-Dunántúl más részén élő gazdák is, használata náluk nem terjedt el.²¹⁶

A hagyományos járművek készítését is befolyásolták a természeti adottságok. A legfontosabb nyersanyag, a fa mennyisége és minősége közrejátszott a vidék különböző székérfkészítő központjainak létrejöttében és fennmaradásában. Az észak-dunántúli, és különösen a kisalföldi térség fában szegényebb tájain a más vidékről származó *faeszközárusok* szerepe a 20. század derekáig meghatározó. A fában szegényebb kisalföldi településeken elsősorban hiánypótló, míg a Gerece vidékén választékbővítő szerepet töltek be.²¹⁷

A járműkészítés munkafolyamatában használatos hagyományos szerszámkészlet változásában az országosan megfigyelhető technikai fejlődés korán elérte az észak-dunántúli falvakban dolgozó kerékgyártókat és kovácsokat. A gyári *vastengely* terjedésének pontos körülményei nem ismeretesek. A váltás intenzitása eltérő volt kistájakon, üzemformákon belül is. A vasalatlan *fakószekerek* a 19. század második felében tűntek el. A vasalkatrészek gyarapodása a kocsikon az első világháború után felgyorsult.

Napjainkban egyre kevesebb a szakmáját még folytató kézművesmester.²¹⁸ A korábban a termelőszövetkezetekben dolgozó kovácsok és bognárok közül a legtöbben abbahagyták a mesterséget. A kocsik fém alkatrészeinek a pótlása némileg könnyebben megoldható. A különböző fémműves szakmákban dolgozók (lakatosok, esztergályosok) alkalmanként kisegítik a hagyományos alkatrész javítását igénylő gazdákat. A lovak patkolását is egyre nehezebben oldják meg a fuvarosok. A famunka elvégzésére alkalmas mesterember azonban oly ritka, hogy napjainkban egy-egy megyében csak két-három idős bognár dolgozik. A szükség azt

²¹⁵ Kemecsi 2003b. 52.

²¹⁶ Kemecsi 1998.141–167.

²¹⁷ Kemecsi 1999e. 261.

²¹⁸ Vö. Cseh 2009. 2014. 99–106.

eredményezte, hogy felelevenedtek a régi hagyományok, és egy-egy gazda időnként maga faragja meg szekere törött alkatrészét.²¹⁹ Mások megvásárolják a községben még fellelhető régi kocsik és szekerek alkatrészeit, és azokkal pótolják a hiányt. Így aztán az akár több faluból is összegyűjtött járműalkatrészekből olyan járműveket készítenek, amelyek elveszítették minden hajdani táji jellegzetességüket, s csak addig működnek, amíg tart a szedett-vedett cserealkatrész.²²⁰

4.2. Vázlat a hétfalusi paraszti járműkultúra jellemzőiről

Paládi-Kovács Attila programadó munkáiban rendre felhívja a figyelmet a szekeresközpontok, a járművek táji körzetei pontos megismerésének alapvető szükségzerűségeire. S annak ellenére, hogy négy évtizede fogalmazta meg először,²²¹ hogy mennyire fontos az egységes szempontokat figyelembe vevő elemzés, ez még mára sem lett általános. Pedig nyilvánvaló, hogy az egyes települések járműveit bemutató mégoly részletes közlések sem helyettesíthetik az egyes szekérkörzetek elhatárolásának feladatát. A szekértípusok ma ismert elnevezési rendszerében keverednek a készítő-használó tájra, településre vagy a felhasználási területre utaló elemek, illetve méretre utaló jelzők.²²² Az akár igen kiterjedt lokális körben ismeretes elnevezések ezért nem alkalmasak automatikusan táji típusok meghatározására. Nyilvánvaló, hogy a kocsik sajátos kiegészítő felszereléseinek helyi változatai is segíthetnek a jellegzetes típusok elhatárolásában.

Az egységes kritériumok alapján rögzített adatok esetenként hiányoznak olyan alapvető közlések, tanulmányok rendszereiből is, melyeknek egyéb információi-adatai mára szervesen beépültek a vonatkozó kutatásokba. Így értékelhetjük Kós Károlynak a hétfalusi szekeresközpontról írt, mára klasszikusnak ítéltető írását is. A rendkívül adatgazdag és informatív tanulmány egyes fontos kérdésekre nem szolgál válaszokkal. Az esettanulmányban kísérletet teszünk egy, 2008-ban végzett célzott terepmunka adatait is felhasználva ezen hiányok közül egyese-
ket felszámolni, illetve újabb adatokkal teljesebbé tenni az ismereteinket.²²³

²¹⁹ Kemecsi 1999e. 261.

²²⁰ Kemecsi 1998. 121.

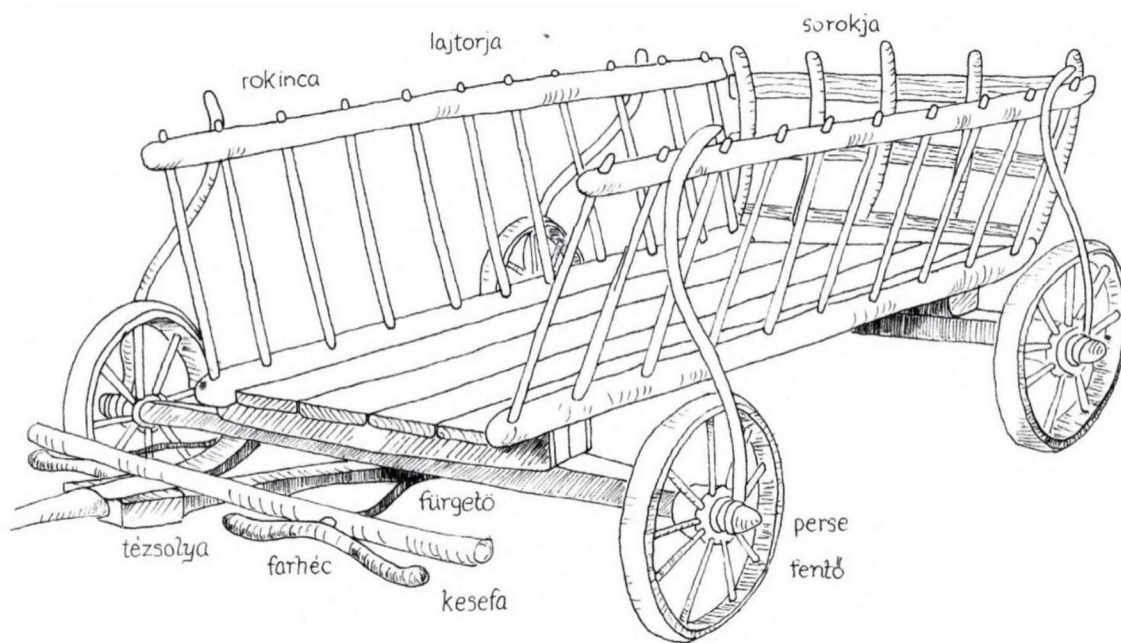
²²¹ Paládi-Kovács 1973. 55.

²²² Berkes 2005. 121.

²²³ Az adatközlők névsora: Balázs Gyula szül. 1986. Barti Ilona szül. 1929. Bálint Sára szül. 1927. Benedek István szül. 1934. Bibó Hajnalka szül. 1953. Bibó János szül. 1952. Csíki Gyula szül. 1924. Csíki János szül. 1938. Csíki Károly szül. 1958. Fabich Aranka szül. 1936. Fehér Sándor szül. 1928. Fejér Árpád szül. 1932. Lőrinc Mihály szül. 1925. Lukács Mihály szül. 1963. Mátyás Lajos szül. 1950. Partin András szül. 1948. Partin Andrásné szül. 1951. Papp Dezső szül. 1922. Serény András szül. 1949. Sós Berta szül. 1951. Székely Levente szül. 1954. Türkösi Sándor szül. 1956. Vaszi János szül. 1951. Kemecsi 2010.

A terepmunka kereteit meghatározta a Szabadtéri Néprajzi Múzeum fejlesztési programjának részeként szervezett erdélyi épületegyüttessel kapcsolatos komplex kutatómunka.²²⁴ Az OTKA által is támogatott kutatás²²⁵ esetenként még formálódó, egyre pontosabban körvonalazódó koncepciójának a kezdetektől része egy hétfalusi csángó telek. A szekeres életmódot az 1910–20-as években bemutatni kívánó kiállítás előkészítéseként az épületek kiválasztása, illetve hiteles berendezése érdekében több alkalommal folytatott a múzeum Vass Erika szakmai irányításával terepmunkát a helyszínen.²²⁶ A 2008 szeptemberében végzett kutatásban részt véve gyűjtöttem a feldolgozott adatokat.

Elsősorban a legfontosabb kritériumok szerinti adatközlésre szorítkozom a tipológiai vizsgálatok elősegítése érdekében. Kós Károly tanulmányában ugyan szerepelnek rajzok és fényképek, ám méretezés nélkül, elsősorban a szerkezeti megoldások és jellemzők bemutatásának céljával. A hétfalusiak – az Erdély más tájain élőkhöz hasonlóan – nem használják a kocsi megnevezést, hanem a szekér különböző fajtáit ismerik mindenféle lovas és ökrös járműre egyaránt.²²⁷



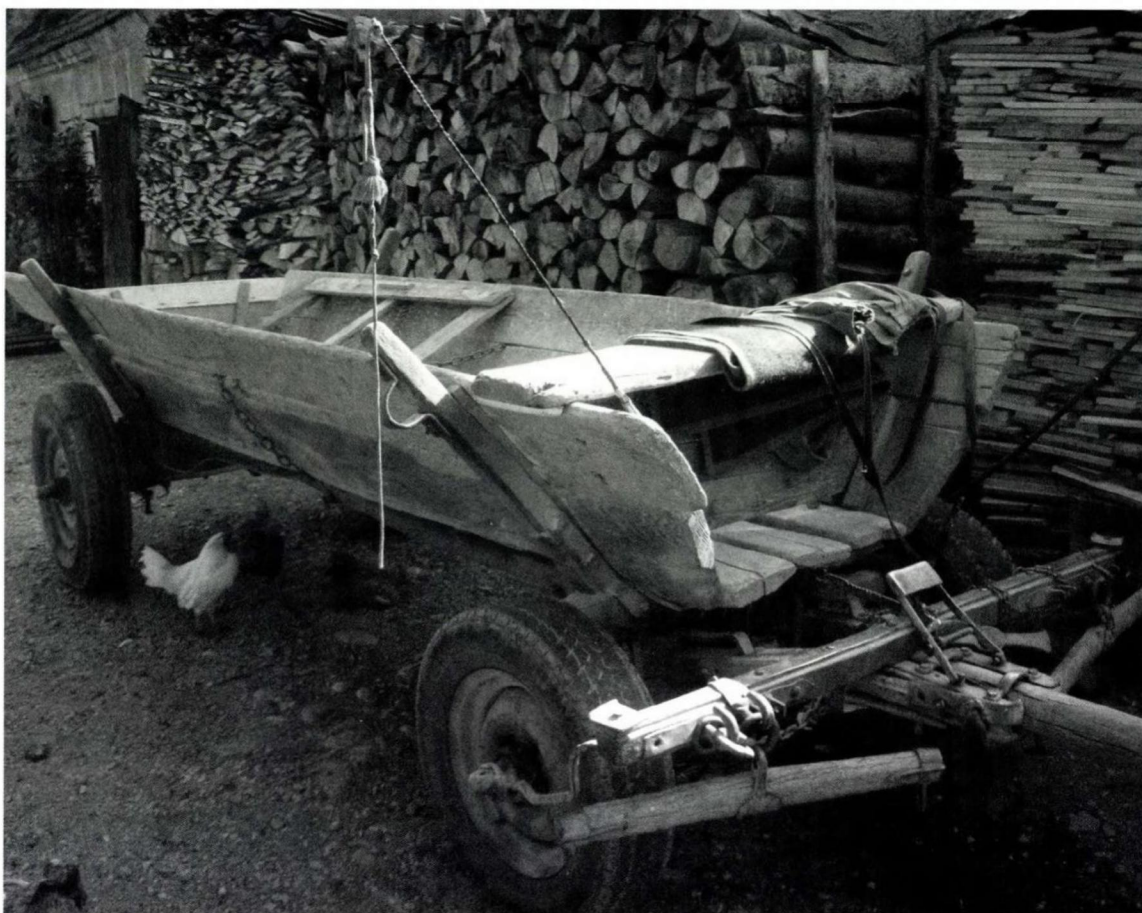
A szekéralkatrészek (Kovács 2005. 97. nyomán)

²²⁴ A koncepciók részleteit legutóbb megfogalmazó írások: Balassa 2007, illetve Vass – Buzás 2007a. és 2007b. Balassa M. Iván is szerepelteti az erdélyi tematikájú bemutatási lehetőséget összefoglaló tanulmányában a hétfalusi csángókat az árufuvarozásból élő, kisebb kereskedelmi vállalkozásba is belefogó „szekeres portával”. Balassa M. 2007. 102.

²²⁵ Erdély néprajzi képe a 19–20. században. Alap kutatás a Szabadtéri Néprajzi Múzeum Erdély tájegységéhez című OTKA-kutatás (K 72428 sz.) Vass 2006. Kemecsi 2006.

²²⁶ Vass – Buzás 2007b. 255–256. Vass 2009. 11–12.

²²⁷ Vö. Berkes 2005. 124. Magyar Néprajzi Atlasz gyűjtőfüzet Türkös 86. o. Paládi-Kovács 1987. 192. térkép.



Gumis szekér – Türkös, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

A hétfalusi általánosan használt szekér alkatrészeinek leírásánál ezek az adatok szerepelnek. „A nagy- vagy szekeres szekér 4 méter hosszú. Részei: tengely a kerekkel (kerékagy, 10 vagy 12 fentő és kerékfal), a tengelyen rögzítve a párna és ezen a derékszeg körül forogható fergettyű, melynek végére a lajtorjákat helyezik. A lajtorját elől rendes löcs támasztja, hátul pedig a fergettyűbe vésett rókinca. A szekérelőhöz a hátsó tengelyt az ágassal odarögzített 3 méter hosszú nyújtó kapcsolja a derékszeggel. Az egész szekeret az első tengelyhez rögzített s ugyancsak ágasban végződő lórúd vontatja. A rúd ágására keresztben felhécet tesznek, melynek végeit a vas felhécpálca kapcsolja a tengelyvégekhez. A felhéchez kapcsolódik elől a két hámfá is. E szekérre 2000 kiló terüt raknak fel.” Még szüksézből a Seres András által írt cikk, mely szerint „A kóberrel ellátott „szekeres szekér” három-négy méter hosszú, a rendesnél (!) szélesebb volt s már kovácsolt vastengellyel rendelkezett.”²²⁸ A jármű jellemzéséhez Kós a Haáz Ferenc Rezső által kiváló tanulmányban feldolgozott udvarhelyszéki székelő szekérre és a saját terepmunkáiból ismert moldvai csángó járművekre utal mint hasonlókra.²²⁹ Az egykori „szekeres szekér” kerekeinek leírását

²²⁸ Kós 1976. 87. Seres 1970. 7.

²²⁹ Kós 1972. 17–19., 1976. 89. 101., illetve Haáz 1994. 39–47.



Nehéz fuvaros gumis szekér – Türkös, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

idős adatközlőkre hivatkozva közli Seres András: „A kereket ráfhelyett csavarral, vagy kovácsolt szeggel a kerék falához erősített hat singvas tartotta össze... a hétfalusiak Szegeden láttak először vasráfot.”²³⁰ Napjainkban további alapos kutatások segítségével pontosítható ez a kérdés.²³¹

Kós Károly tanulmányában közli a könnyebb teher szállítására használt jármű néhány adatát is. „A kétlovas járószekér és egylovas könnyű járószekér vagy sétálószekér szerkezete az előbbiével lényegében azonos. Mindkettőt használhatják itt legalább 200 éve. Ezeknek mind a

²³⁰ Seres 1970. 7.

²³¹ Pl. Idu 1972. Albert 1991. Suba 1994. Nagy 1995. Fábián 1996. Berkes 2005.



Az utolsó türkősi fuvaros. Kemecsi Lajos felvétele, 2008.

négy löcse rendes löcs, tengelyük vas, oldalt lépcsőjük van, elöl és hátul könnyű saroglyával és ülésel szerelik fel... Az egylovas 800 kg-ot bír el.”²³²

A Kós által leírt könnyebb járműtípus egy-egy példánya még fellelhető Hétfaluban. Igaz, hogy már nem használják, de egyes gazdák még őrzik a használaton kívüli szekeret. Így pontosítható az egyes alkatrészek mérete is. A szekér 10 *fentős* (küllő) 5 talpból álló első kerekei 74 cm, a 12 *fentős* 6 talpas hátsók 92 cm átmérőjűek. A talp szélessége 6 cm-es. A talpak

²³² Kós 1976. 88.

vastagsága 6,5 cm. A járműnek elöl löcse, hátul rakoncája és belekötve löcse van.²³³ Ez a megoldás a Paládi-Kovács Attila által jelzett variánsok közé illeszthető.²³⁴ A „löcsös rakonca” vagy „bágyi löcs” néven ismert megoldás általánosan ítéltető a kutatások alapján a régebbi hétfalusi járműveknél. A kötés oldható vascsavaros megoldású és díszesre kovácsolt kunkorodó végződésű. A löcs oldala végig erősen vasalt. Csiga alakra formált kanyarodó díszes végződése van a löcs vasalásának. A szekéroltal kitámasztására vonatkozó adatoknál igen fontos a rakoncás és löcsös megoldások megkülönböztetése.²³⁵ A Magyar Néprajzi Atlasz adatai alapján az elöl rakoncás, hátul löcsös megoldást jelzi. A háromszéki járművek között is ezt a megoldást dokumentálták a leggyakrabban.²³⁶ Ennél összetettebb a helyzet, hiszen a rakoncás és löcsös kitámasztási módnak az egyes hétfalusi településeken nem csupán időben elhatárolható módon, hanem párhuzamosan is ismeretesek adatai. Az elöl-hátul rakoncás járműveket előszeretettel alkalmazták a fuvarozásból élők – így a hétfalusiak között is elterjedtek. Elsősorban homok, szén és föld szállítása esetén alkalmazták.

Az általam megismert könnyű szekerek „farhéce” 160 cm hosszú. A farhéce három akasztó kampó szolgál a kettes, illetve az egyes lófogatok hámfáinak csatlakoztatására. Az oldala 4 méter hosszú és 52 cm magas. A „rokinca” hossza 78 cm, és a 71 cm-es hosszúságú ívelt forma erősen vasalt löcs kapcsolódik hozzá. Az első löcs hossza 102 cm. A „fürgető” hossza 98 cm. Elöl négy, hátul hat „cugpánt” fogja össze a szekér elejét, illetve hátsó részeit. A hátsó ágas és a nyújtó csatlakozása is erősen vasalt. Az első-hátsó saroglyák („sorokja”)²³⁷ enyhén ívelő formájúak.²³⁸ Egy, illetve két keresztfával, három, illetve a hátsó nagyobb saroglya esetében öt záppal készültek. Alsó-felső fái vaslemezzel erősítettek, és két vaspálca is erősítette a szerkezetüket. Szélesebb felső fája az első saroglyának 86 cm hosszú, az alsó 80 cm, az összekötő oldalfá 49 cm hosszú. A hámfá („kesefa”) vastagsága 8 cm, míg hossza 72 cm.²³⁹ A járművek fenékdesházai kb. 5 cm vastag, 60 cm széles fenyődeszkák voltak.²⁴⁰

A hétfalusiak fuvarozásra épülő életmódja szabályozta, hogy a szállítmányok jellegéhez igazodtak a járművek oldalai („lajtorja”) is. A szekéroltal egyenes formája egységesnek ítéltető Erdélyben.²⁴¹ A szalastakarmány szállításához használták a leghosszabb oldalú járműveket. Adatközlők visszaemlékezései szerint általánosan ítéltető, hogy egy gazdának 3 szekere volt: egy 3 méter hosszú oldalú „trágyahordó” hétköznapi munkákra, egy 5 méteres oldalú „szénahordó” és egy 2,5 m hosszú oldalú „piacra járó kocsiszekér”.²⁴² Moldvai adatok szerint az oldalhossz 160 és 480 cm között változott a különböző településeken és eltérő rakományok eseté-

²³³ Kemecsi 2010. 327.

²³⁴ Paládi-Kovács 1973. 36.

²³⁵ Vö. Paládi-Kovács 1973. 36., ahol 5 különböző megoldást ismertet, segítve a típusok megkülönböztetését. Paládi-Kovács 1987. 194. térkép.

²³⁶ Nagy 1995. 33.

²³⁷ Kovács 2005. 97.

²³⁸ Paládi-Kovács 1987. 198. térkép.

²³⁹ A pürkerei Csiki J. és Székely L. járműveinek adatai alapján.

²⁴⁰ Kemecsi 2010. 328.

²⁴¹ Mint ezt a Magyar Néprajzi Atlasz is igazolja. Paládi-Kovács 1987. 195. térkép.

²⁴² Csiki Gy., Partin A., Papp D.

ben.²⁴³ Szintén a rakomány határozta meg szekéroldal lezárásának megoldásait. Általánosan elterjedt az enyhén ívelt formájú, lánccal szabályozott dőlésű saroglya. Fontos kitérni a szekéroldal időszakos magasításának megoldásaira, melyeket szálastakarmány szállításánál alkalmaztak. A hordó oldalakon „*lajtorjákban*” 25 cm-enként voltak fogak, hiszen számított az alkatrész súlya is. A szálastakarmány rögzítését nyomórúddal és csigával oldották meg Erdély más vidékeihez hasonlóan, a jármű tengelyéhez rögzítve a kötelet.²⁴⁴ A szénahordó járművek között maradt meg legtovább a fatengely használata. A 20 cm-rel szélesebb nyomtávú szénahordó jármű (gyakran ökrökkel fogatolva) nem dőlt fel könnyen.

Az egyes táji körzetekre jellemző járművek fontos kiegészítője a szekérkas.²⁴⁵ Az elterjedt, nyírfa vesszőből font kádhoz hasonló formájú, fenékrésszel is rendelkező típus mellett ismert volt a szekéroldal sűrű fonása is. A „*piacra járó kocsiszekér*” felszereléséhez tartozott a cigányok által fonott kas. Ismert volt az oldalak (lajtorja) fonását kiegészítő külön fonott első és hátsó saroglya alkalmazása is.²⁴⁶ Szintén jellegzetes kiegészítője volt a fuvaros járműveknek a bükkfaabroncsos, gyertyán- vagy mogyoróvesszőből készített *kóber* (ekho vagy fedél). Leggyakrabban a „*katlang*”, a mészkemence termékeit szállítók szerelték fel ilyen *kóborral*, „*rogozinának*” nevezett gyékénnyel borítva. Tanulságos a modern anyagok megjelenése, amelyre Nagy Balázs is felhívja a figyelmet. A gyékényt helyettesítették nylonnal, és tartószerkezet készülhetett műanyagból (!) is.²⁴⁷ A Brassó környéki kortos szekér megnevezést Paládi-Kovács Attila is említi.²⁴⁸ A használat, a funkció befolyásolta a különböző járművek kiegészítőit is. Így pl. a „*piacra járó*” szekéren volt kényelmes rugós „*bőrülés*”, míg a „*hordó szekéren*” csak keresztben „*ahogy az Isten adta*”, egy deszka szolgált ülésre. A piacos járművek rendszeres tartozéka volt a visszaemlékezők szerint az ülés mögé „*beépített szekér láda, a fedelén erre is ülhetett két-három személy*”.²⁴⁹ Igen jelentős volt a különbség a nehéz fuvaros járművek teherbírása (akár 1500 kg) és a könnyebb, piacra járó szekér (300 kg) között.²⁵⁰ A hétfalusi fuvarosok járműveinek gondozásához üzletekben, vagy a kovácsnál szerezték be a kocsikenőcsöt, mellyel hetente kenték a szekeret. A jármű fa alkatrészeit gyakran kenték fáradt olajjal, hogy tartósabb legyen. A hétfalusiak nem gyakorolták a Ditróból leírt megoldást: „*mikor disznót vágtak, a hájat nem olvasztották ki zsírnak, hanem eltették szekérkenni*”.²⁵¹

Az egyes szekérkörzetek megrajzolásához komoly segítséget nyújthatnak a jármű használatát jellemző megoldások, s az ehhez tartozó kiegészítők, felszerelési eszközök. Így pl. a fékezési módok, a különböző „*kerékkötési*” megoldások. A szekér két hátsó kerekének megkö-

²⁴³ Idézi Berkes 2005. 126. „*Külön hordó 4 méteres szekeret használtak hordásra*” Magyar Néprajzi Atlasz gyűjtőfüzete Türkös 84. o. illetve Paládi-Kovács 1987. 197. térképe alapján 14 sukk, 448 cm a szálasrakományt hordó szekér oldalának hossza.

²⁴⁴ Vö. Paládi-Kovács 1987. 203–205. térképek.

²⁴⁵ Az Atlasz nem szerepeltet vonatkozó adatot, és a gyűjtőfüzetben sincs erre utaló információ,

²⁴⁶ Csíki Gy., Partin A. A kasok elterjedésére vonatkozóan: Paládi-Kovács 1987. 200. térképe, illetve Berkes 2005. 127., Nagy 1995. 33.

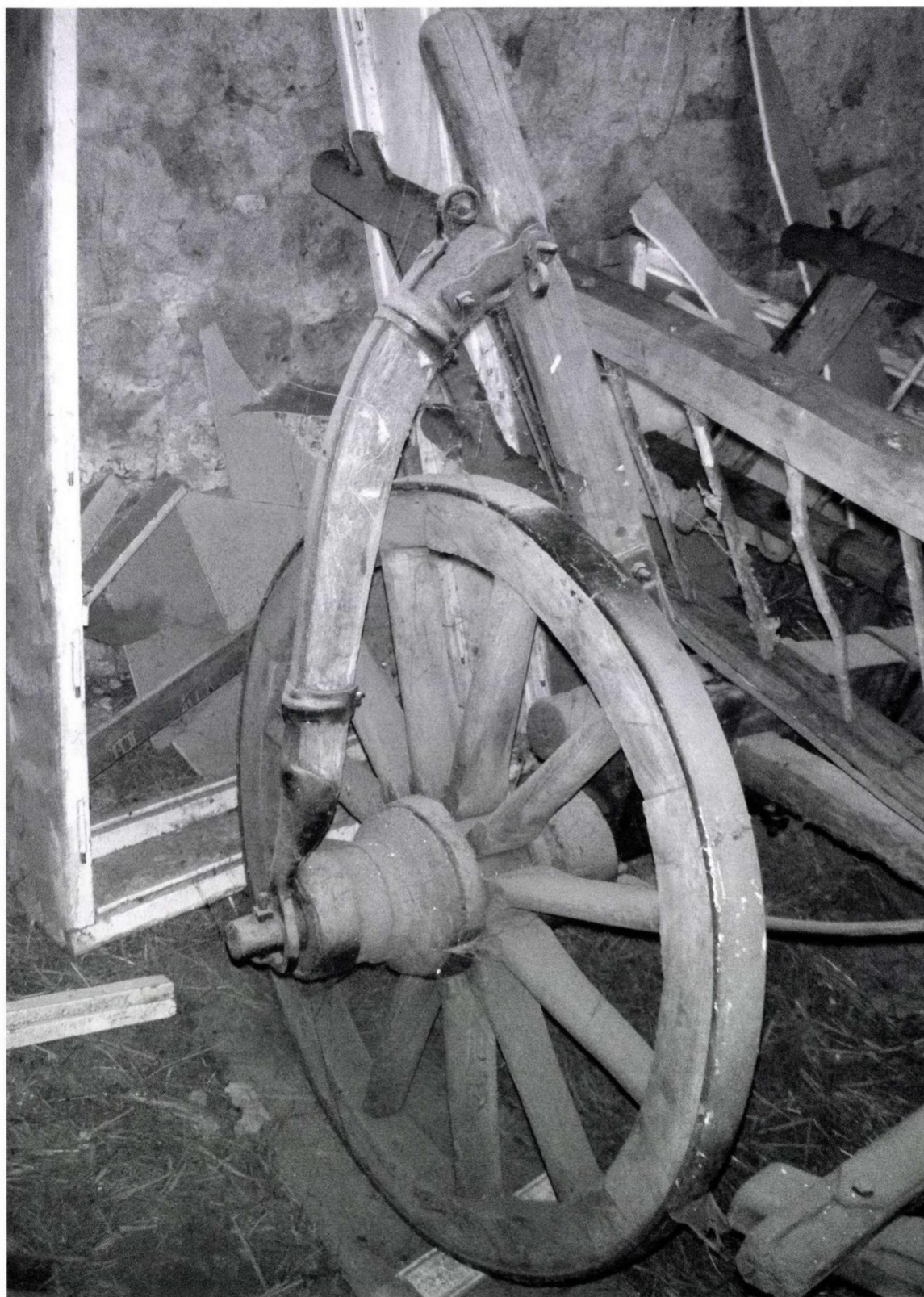
²⁴⁷ Nagy 1995. 45.

²⁴⁸ Paládi-Kovács 1973. 52–53.

²⁴⁹ Kemecsi 2010. 330.

²⁵⁰ Csíki Gy., Partin A.

²⁵¹ Papp D., Albert 1991. 390.



Könnyű szekér hátsó kereke és löcsös rokincája – Pürkerc, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

tése volt a legelterjedtebb fékezési megoldás, de gyakori volt a „surló csinálás” is, azaz „jó kötés fát” vagy „rönköt” kötöttek a jármű után. A vasból készült „talabort” a kerék alá a köves utak terjedésével kezdték általánosan használni. Ezt a fékező eszközt a gumikerekes járművekhez is alkalmazták. A legkorszerűbb az ún. „csavaros fék”.²⁵² A gumikerekes járműnek az első ágasra erősített fékpedálját a kovács készítette. A pedáltól egy acélsodrony nyúlik a nyújtóval párhuzamosan a hátsó kerekhez. Ez a sodrony a hátsó ágas alatt kettéágazik. A sodrony végei a tengelyre szerelt fékkarokhoz csatlakoznak, és fékezéskor a fék a keréktárcsákra szorulnak.²⁵³

A hétfalusi fuvarosok a 20. század első évtizedeitől kezdve a rövidebb távú, homok, fa, sóder szállítványok szállításával foglalkoztak. A rövidebb fuvarba járó hétfalusiak is vittek magukkal az útra ételt. Pl. „egy darab szalonnát, egy fődelecske túrót, magyar embernek a kenyér volt a minden, egy üvegecske pálinkát, bort is, ha alkalom adta...”²⁵⁴ Nyilvánvaló, hogy a szállítandó áru és a fuvarok jellege befolyásolta az általuk használt járművek jellemzőit is. A második világháborút követően már csak kivételképpen emlegették az egykori „Regátba” járást, mint a távolsági fuvarok egyikét.²⁵⁵ A hétfalusi csángók távolsági szekerezésének visszaszorulását már a kortársak is a vasút megjelenésével magyarázták. „Ki ne ismerné országszerte azon nyolc- tíz lótol vont nagy hétfalusi szekereket, amelyek hajdan egész Bécsig hordták a márfát, most a vasutak leszoríták erről a térről is...”²⁵⁶ A 20. század utolsó három évtizedétől lezajlott motorizáció, a tehergépkocsik terjedése a rövidebb távú fuvarozást is felszámolta napjainkra.

A Moldvában és Erdélyben több helyről ismeretes egy lovas, kétrúdú, négykerekes formájú járműről nem ír Kós Károly, és a későbbi szerzők sem, Hétfalura vonatkoztatva.²⁵⁷ A lóálló-mány csökkenésével párhuzamosan megjelent és magyar gazdák használatában is terjed az egy lovas, két rudas szekér használata.²⁵⁸

Nem vizsgálták részletesen a kutatók a járművek, fogatok használatánál felismerhető megkülönböztető, pl. etnikai különbségeket mutató jeleket. Ezek a magyarországi különböző járműkörzeteknél is megfigyelhetők, esetenként egy-egy település járműveinek jellemzőiként is emlékeznek rá az adatközlők, források.²⁵⁹ Hétfalusi adatközlő emlékezett úgy, hogy „a románok zöldre festették szekereiket”.²⁶⁰

²⁵² Kemecsi 2010. 330.

²⁵³ Csiki Gy., Partin A., Papp D. Vö. Nagy 1995. 44.

²⁵⁴ Papp D.

²⁵⁵ Papp D.

²⁵⁶ Orbán 1873. 135.

²⁵⁷ A keruca, vagy karuca szekérről, román kapcsolatairól ld. Berkes 2005. 122–124, további irodalommal.

²⁵⁸ Fehér Sándor pürkeréci gazda egy lovas gumikerekes szekérének adatai: első kerék 72 cm, hátsó 76 cm. A hátsó rakonca 66 cm-es, míg a hozzá csatlakozó hátsó löcs 62 cm. Az első rakonca 65 cm. A két rúd – amely közé a lovat fogja – 220 cm hosszú. A kocsiszekrényt elől-hátul „dugódeszka” zárja le. 37 cm magas felül 97 cm, alul 51 cm a szélessége. A jármű több alkatrésze már fémből készült. Így pl. a ferhéce („farléc”), a hámfák (66 cm), a rúdtartó „léha” (juhafa) is. Elöl az ülődeszka alatt tárolórekesz. A szekeret Csere Mihály csinálta 1986-ban. 900 lej volt a famunka, és szintén 900 lej a vasalása, amit Fehér Márton pürkeréci kovács készített.

²⁵⁹ Pl. Az Észak-Dunántúlon a különböző szlovák, német, magyar szomszédos falvak más és más színűre festették szekereiket. Kemecsi 1998. 81.

²⁶⁰ Csiki Gy.



Hordó szekér – Pütkérc, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

A kerekcses járművek mellett indokolt kitérni a kimunkált csúszójárművek jellemzőire is, érzékelteni a korábban ismert adatok és a terepen még felkutatható eszközök jellemzői összevetésének jelentőségét. A téli közlekedés meghatározó járműveiként, illetve az erdei munkákhoz használták még Hétfaluban is az utóbbi évtizedekig a különböző szánokat. A juharcából készült 3 méter hosszú, vasalt talpú szánok mellett gyakran használták a két részből álló (első 2 méteres, hátsó rövidebb, 1 méteres) rönkszállító szánokat. Adatközlők visszaemlékezése szerint akár 4 köbméter fa is „ráment” ezekre a kettős szánokra.²⁶¹ Az első szán lehetett rövidebb (1 méteres csúszó résszel és 60 cm-es íves felhajló elejével), a lábak magassága 33 cm. Az eplények 97 cm hosszúak, és az előre nyúló „orcok” hossza 85 cm.²⁶² Az erdei munkáknál hátsó szán elnevezése, a „bakonta” volt, így nevezték a kb. 2 méteres csúszófákat.²⁶³ A rakomány

²⁶¹ Fehér S.

²⁶² Az orcok az ökörrúd rögzítésére szolgáló előrenyúló hegyes alkatrész. (Pütkérc, Lőrinc M.) Márton 1970.

²⁶³ Vö. Haáz 1942. 22–23.



Ökrös szekér hátulja – Pürkerek, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

rögzítésére a talpakba erősített „rókincák” szolgáltak. Előszán („bakszán” és a hozzákapcsolt 3 méter hosszú csúszórúdpár a szénahordás eszközeként volt ismeretes.²⁶⁴ A téli munkák mellett a legények által kezdeményezett szánkózás vidám alkalmait is idézték az adatközlők.²⁶⁵ A személyszállításra használt „kocsiszán” festése rendszerint zöld volt. A vasalt talp hossza 2 méter volt. A szán alkatrészeinek elnevezését Paládi-Kovács Attila is elemezte.²⁶⁶ Az általam talált előszán talpának elülső részét, amely az orrig tart, a „szán állának” nevezték.²⁶⁷

²⁶⁴ Paládi-Kovács 2003b. 206., Nagy 1995. 7.

²⁶⁵ Benedek I.

²⁶⁶ Paládi-Kovács 2003b. 198–199.

²⁶⁷ Lőrinc M.

A szállítás és közlekedés témájú hazai kutatás egyik legnagyobb hiányosságának a változásvizsgálattal összekapcsolt jelenkutatást tarthatjuk.²⁶⁸ A szekerek használatát talán leginkább módosító találmány, a forgózsámolyos lovas kocsi elterjedését és használatát kutató tanulmány nem készült az erdélyi területre vonatkozóan sem. A gépesítés terjedésének és a korszerű közlekedési eszközöknek a hagyományos munkarendet megváltoztató hatását sem vizsgálták megnyugtató mélységben napjainkig a kutatók.²⁶⁹ S miközben éppen Kós Károly munkáiból ismeretes a történeti változás, a járműkultúra periodizációja a korábbi időszakokban, az utóbbi évtizedekben a szinte a néprajzkutatók orra előtt történt változások dokumentálása/elemzése elmaradt. Részben ennek pótlását is segítheti a „modernizált gumikerekű” és a fergettyút („*fürgető*”) felváltó forgózsámolyos szerkezetű lovas fogatolású hétfalusi járművek adatainak ismertetése.²⁷⁰

Az útviszonyok változása egyértelműen befolyásolta a fuvarozás jellemzőit is, mint erre Imreh István is felhívta figyelmet.²⁷¹ A távolsági fuvarok időtartama és a fogatok mérete is elsőrendűen függött az utak minőségétől. Ezzel magyarázták a 19. századi legendás hétfalusi 10-12 lovas fogatokat is. Az úthálózat legutóbbi modernizálása, az ún. „*köves út*” kiépítése 1955-ben történt, ezt követően gyorsan megjelentek a gyorsabb és könnyebb gumikerekes járművek Hétfaluban is. Az úthálózat változásánál is komolyabb befolyása volt a „kollektív” megalakulásának 1960-ban. Pl. Bálint Sára visszaemlékezése szerint az addig: „*2 lóval, 2 ökörrel, 6 fejős tehénnel és borjakkal, 40 báránnyal és 3-5 disznóval, tyúkokkal, kacsákkal és pulykákkal, 13 hektár földön gazdálkodó apjának 2 szekerét, rostáját, vejével közös cséplőgépét, kapáló ekéjét, és vetőgépét is be kellett adnia.*”²⁷² A gumiabroncsos kerekék ARO terepjárók használt kerekerei vagy traktorok első kerekerei voltak eredetileg. A gumis kerék megjelenése önmagában nem módosította a szekér méreteit, viszont alapvetően befolyásolta a kerekés mesterséget.

Az „*utolsó türkösi fuvaros*” Partin András által használt gumikerekes jármű főbb adatai az alábbiak: Az egyenes deszka oldalak hossza 405 cm, magassága 67 cm. Az első kerék 69 cm átmérőjű, míg a hátsó 80 cm. Az oldalakat tartó erősen vasalt rakoncák hossza elől-hátul egyformán 74 cm. A ferhéc hossza 162 cm, míg a hámfá hossza 73 cm. A nyújtó 4 méteres. Ez a jármű 3 tonna teherbírású, elsősorban a gyári tengelyeknek és a gumikereknek köszönhetően.

A nagyobb, akár 5 tonnát (!) is bíró forgózsámolyos jármű egyenes oldalainak hossza 494 cm, magassága 58 cm. Az oldalak két egyenes deszkából állnak. Az első kerekék 89 cm-es, míg a hátsók 95 cm átmérőjűek. A hosszú oldalakat nem csak elől, hátul tartják merevítő rakoncák, hanem a raktér közepén is állnak az aljdeszkához rögzített vasfülekbe állított egyenes, 165-174 cm hosszú fa rudak. A jármű elsősorban homok és sóder szállítására alkalmas,

²⁶⁸ Az egyes településeken végbemenő gyors átalakulásra – vastengelyes, gumikerekű járművek használata moldvai falvakban – hívja fel a figyelmet 2001-es adatokat említve Berkes 2005. 129. Háromszék falvaiban „a vasból készült ún. Winter-tengely az 1910-es évektől terjedt el.” Nagy 1995. 21.

²⁶⁹ Vö. Szilágyi 2009. 28–29.

²⁷⁰ Kemecsi 2010. 333.

²⁷¹ Imreh 1980. 75–76.

²⁷² A kollektivizálás szekerességre való hatásához Suba 1994. 125. vagy Nagy 1995. 6.



Egylovas szekér két rúddal – Pürkerek, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

a rakomány üritése a kocsiszekrény zárásának meghatározója. A rakteret elől lezáró első súbert alkotó deszkákból összeállított lap egyben a háttámlája az ülésnek. Egy felnyitható tetejű kocsiláda az ülés. A láda hossza 106 cm, szélessége 48 cm, mélysége pedig 52 cm.²⁷³

A közlekedéssel, járművekkel foglalkozó munkák nem mellőzhetik a járműveket készítő iparosok – a „kerekesek”, kovácsok – munkájának kutatását. A hétfalusi adatközlők minden esetben fontosnak tartották megjegyezni egy-egy jármű készítőjének a nevét, mintegy a kézjegyeinek jelzéseként utalva egy-egy alkatrész megoldására.²⁷⁴ A táji különbségek, illetve az objektív kritériumok magállapítása megoldhatatlan a járműkészítő tevékenység vizsgálata nélkül. A hétfalusi fogatolt járművek legújabb „generációinak” kialakításában is szorosan együttműködtek a készítő iparosok és az azokat használó fuvarosok, szekeresek. A helyi fuvarosok ismereteit, igényeit és a kézművesek tudását is formálták a hétfalusiak nagyvárosi közlekedési tapasztalatai is. A bérkocsisként dolgozók („birzsár”) – s nem csak a bukarestiek,

²⁷³ Kemecsi 2010. 334.

²⁷⁴ Ügyes mesterként említették Ferenc Mihály kerekes mestert Türkösön, Krizbai Sándort Pürkerecen, vagy a „nagyon híres” Lőrincz Jánost Csernátfaluban, Csere Mihályt Pürkerecen. A kovácsok közül Buna Jánost, Gocsmán Istvánt, Tikasi Mihályt, Pirocska Mártont és Jakab Andrást emlegették az adatközlők. Mára a tatragi Fejér Árpád gyakorolja a kovács mesterséget.



Fehér Sándor pürkereci gazda, viasznyelű ostarával. Kemecsi Lajos felvétele, 2008.

hanem a budapestiek is – közvetítettek technikai újításokat Hétfaluba a hazatérésüket követően. A gyári technikai megoldások helyi megismerésének eszközei voltak a közösség által beszerzett tűzoltókocsik. Pürkercen sikerült megtalálni az 1892-ben Budapesten készült tűzoltókocsit. A gyári termékként készült – s nemzetközi szinten is értékelt – magyarországi kocsigyárok (pl. Kölber) járművei közvetlenül mutatták a vidéki járműkészítők és fuvarosok számára a legmodernebb technikai megoldásokat. Ezek hatása fontos területe a járműkultúrát elemző kutatásoknak, miként a különböző kocsigyárok termékeinek elterjedését is érdemes figyelembe venniük a kutatóknak.²⁷⁵ A megrendelő igényeinek és a készítőik lehetőségeinek összehangolásával készültek az utóbbi évtizedekben használt és ritkán ma is felbukkanó járművek. Szintén jellemzői egy-egy táji típusnak az alkatrészek nyersanyagául szolgáló fafajták.

²⁷⁵ Bálint S. Vö. Bíró 1992.

Az alkatrész általános megnevezése	Az alkatrész helyi elnevezése	Az alkatrész anyaga ²⁷⁶
keréktalp	fal	kőris, bükk, juhar, akác
küllő	fentő	nyírfa, akác, szil
agy	agy	cserefa, kőris, nyír, akác
ferhéc	farhéc	juhar
hámfa	kisefa, hámfa	juhar
raconca	rokinca	akác, bükk
lőcs	lőcs	cserefa, akác
oldal	lajtorja	nyír, fenyő
ágasfa	ágas	akác, nyír
nyújtó	nyújtó	bükk
fenékszeszka	aljszeszka	fenyő
rúd	rúd	bükk, nyír

1. táblázat A szekéralkatrészek anyaga Hétfaluban²⁷⁷

Az utóbbi évtizedekben felgyorsult az időállóbb fém alkatrészek alkalmazása a járműveken. A gyári tengely és a gumikerekek után a többi alkatrész pótlása is egyszerűbb a hagyományos kézműves technikát igénylő hagyományos anyagú alkatrészek helyett a különböző fémből készült elemekkel. Ezáltal esztergályosok, lakatosok, autószerelők egyaránt közreműködnek a járművek javításában.²⁷⁸

A nemzetközi szakirodalom is általában a járművekkel közösen tárgyalja a fogatolás kérdését, miként Kós is alapvető tanulmányában részletesen – esetenként részletesebben, mint a járműveket! – ismerteti a jellemzőket.²⁷⁹ A részletesebb ismertetés előtt indokolt leszögezni, hogy Erdély az *egészham* hazája, Magyarországon a *szügyhám félhám*ként honos elsősorban.

A napjainkban használt fuvaros lószerszám részei az adatközlő szerint az alábbiak: „*fejfék zabolával, kantár, előhám: mellyszíjú, nyakszíj, hátszíjú. Nyújtó szíjuk a farhámhoz tartozik. Tartószíjú, húzó. A lánc rágja a testit a lónak, de erősebb, mint a bőr.*”²⁸⁰ Az ígásló állomány gyors csökkenése adatolható Hétfaluban²⁸¹ éppúgy, mint más erdélyi, moldvai településeken.²⁸²

²⁷⁶ Tanulságos a szászrégeni kocsigyár működését feldolgozó cikk alapján közölni a városi bérkocsik gyári alkatrészeinek nyersanyagait: agy – szilfa, talp – kőris vagy bükk, küllő – kőris vagy akác, rúd – nyírfa, kocsiwáz – bükk vagy kőris, kocsiszekerény – kőris vagy bükk. Biró 1992. 32–33.

²⁷⁷ Partin A., Papp D.

²⁷⁸ Pl. A pürkereci Fehér Sándor szekérének eleje eltört, mikor 30 mázsa rönköt vitt rajta, de egy személygépkocsi rugólapját ráhegesztve kijavította.

²⁷⁹ Kós 1976. 85–86.

²⁸⁰ (Partin A.) Buda András és Novotini Rudolf működött kitűnő szíjgyártóként Hétfaluban, Tatrangon Kajcsa Sándor és Török Imre dolgoztak. (Fehér S.)

²⁸¹ Fabich A.

²⁸² Pl. Benedek 1997. 217. vagy Halász 1994.

Egyöntetű vélemény volt 2008-ban, hogy egyetlen magyar lovas fuvaros működik Hétfaluban, a türkősi Partin András, és megfelelő lova is csak neki van. A koporsókészítő, temetkezési vállalkozó Fabich Aranka őriz egy hagyományos lovas gyász kocsi, melyet egyre többen rendelkeznek meg a temetési szertartás díszének emelésére. A kocsit 1930 körül hozták Bécsből!²⁸³ A szükséges karbantartás, az elengedhetetlen javítások a helyi kovácsok és kerékgyártók feladata volt, s ezt igen jó minőségben végezték el.

A fogatolás témaköréhez tartozik a vonójószág patkolásának ismeretanyaga. Így a fuvarosok által használt téli patkók, patkósarkok is jellemzőek, éppúgy, mint a fogat hajtásánál használt ostor jellemzői. Az ostornyél 113 cm hosszú, a csapó („szíjú”) 73 cm-es. Az ostorra erősített piros bojtnak az a funkciója, hogy az „erdőn is lássa, ha leteszi”, vagy „*ha az ember elcsapta, vagy valami úgy rögtön megkapta. Na itt van ni.*”²⁸⁴

Az ismertebb lovas fogatok mellett ki kell térnünk a szarvasmarha fogatolásának kérdéskörére is.²⁸⁵ A tatrangiak előszeretettel tartottak ökröket a rövidebb, erdei fuvarok céljára. 50 éve még gyakori látvány volt 5-6 ökrös szekér lassú vonulása egymás mögött a tatrangi határban.²⁸⁶ A járomba szoktatás 2 év alatt zajlott. A szarvasmarha irányító szavai: *csá, homeg, állj – ho, indulj – hinye*. A marhák kedvelt nevei voltak: *Piros, Virág, Berta, Kati, Boris*. Az ökröket és a járomba tanított teheneket a rövid fuvarokhoz használták, az erdőre vagy a szántóföldre „*pityókat szedni*”. A téli időszakban másféle csavaros patkót kaptak a marhák. A „*káplis patkó*” segítette a marha járását, hogy ne „*botorkázzon*”. A patkót felhajtották a köröm szélein.²⁸⁷ Egy pürkereci ökrös szekér alapján megállapítható, hogy a jármű oldalának hossza 407 cm, az oldal magassága 60 cm. 10 küllős első kerekei 80 cm, a 12 küllős hátsó kerekek 86 cm átmérőjűek. A kerekek talpainak vastagsága 7 cm. Az első rakoncák hossza 106 cm, míg a hátsó vegyes megoldású, oldalrögzítésre szolgáló egyenes rakonca hossza 82 cm és a csatlakozó löcsé 70 cm.²⁸⁸

A kettes járom jellemző méretei az alábbiak: a „*járomfej*” 137 cm hosszú, *aljfa* 124 cm, a *járompálca* 68 cm, *bélfa* 66 cm hosszú. A tehenre is használt egyes járom 143 cm *aljfa*, és 136 cm a *járomfej*. A *bélfa* hossza 52 cm. A tehen fogatolása természetesen csökkentette a tejhaszonvételt. „*Ha megmutatták a jármot a tehennek, két literrel kevesebbet tejelt...*”²⁸⁹

Szintén fontos a közlekedéskutatás számára a vonójószágok beszerzésének, betanításának kérdésköre.²⁹⁰ A hétfalusiak a prázsmári nagyvásár (minden hónap első vasárnapja) mellett a hetente vasárnap rendezett tatrangi piacon szereztek-szerzik be jelenleg állataikat. Korábban távolabbra is elmentek megfelelő lovakat keresve. Kézdivásárhelyről, a Homoród mentéről, Aradról és Váradról is kerültek 2-3 éves betanított lovak Hétfaluba. Az adatközlők vélekedé-

²⁸³ Kemecsi 2010. 337.

²⁸⁴ Partin A., Papp D. Jellegzetes, viaszból készült nyelvű ostora van a pürkereci Fehér Sándornak, az ostor nyele 110 cm hosszú, míg a csapó 52 cm.

²⁸⁵ Kivételként említették az adatközlők, hogy Csernátfaluban a „Bivalyos Lőrinc” néven ismert gazda tartott bivalyokat, s fogatot is húzott velük.

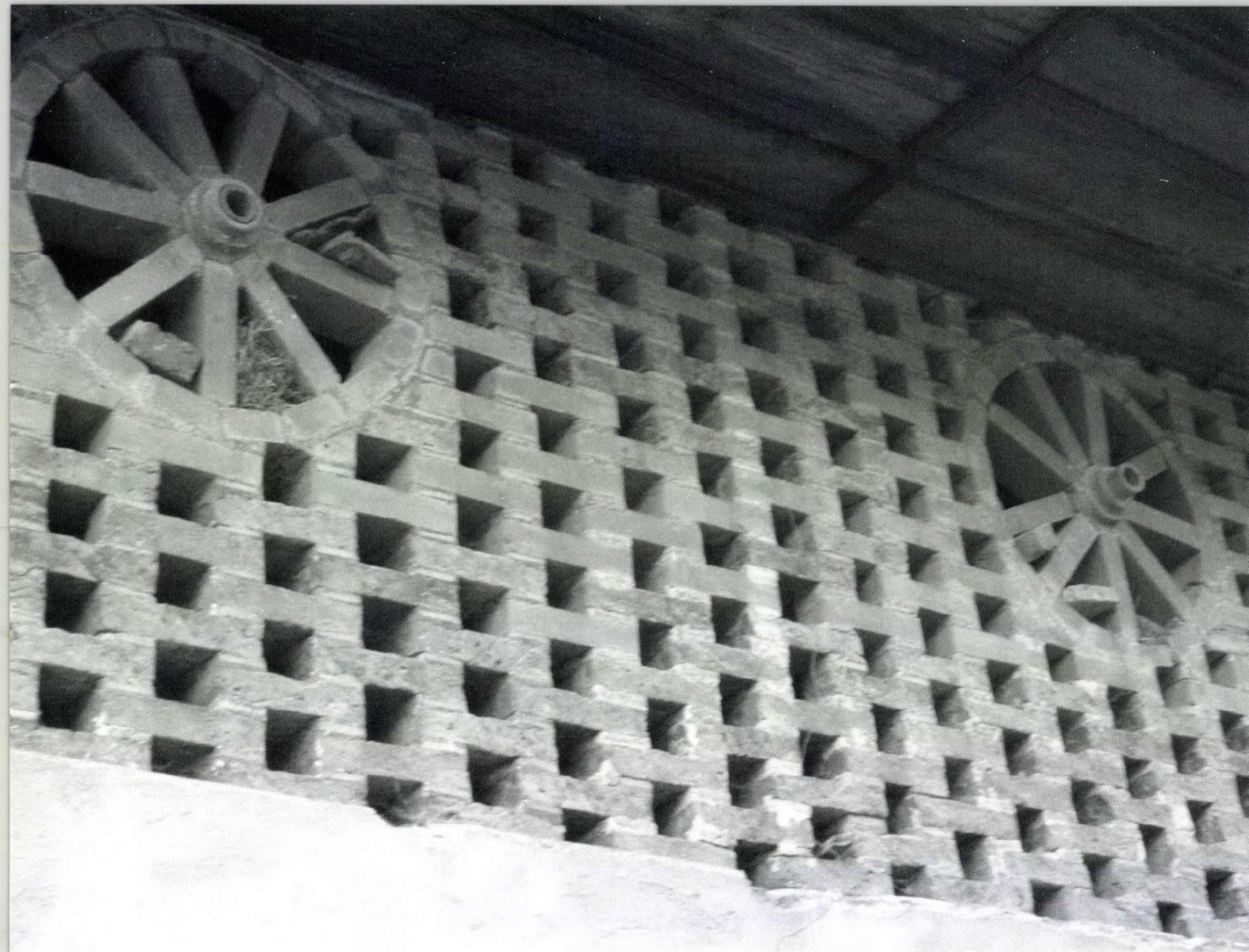
²⁸⁶ Partin A-né.

²⁸⁷ (Benedek I.) Az ökrök patkolását rögzítette a Néprajzi Atlasz gyűjtőfüzete is.

²⁸⁸ Kemecsi 2010. 338.

²⁸⁹ Lőrinc M.

²⁹⁰ Alapvető jelentőségű ennek a témakörnek a kutatásában is Kós Károly szerepe. Pl. Kós 1972.



Szekér kereket formázó szellőző Papp Dezső istállóján – Tüskös, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.

se szerint jobb volt, ha 4 éves korig tanultak a lovak. Gyakori volt, hogy kupec („lóbellér”) közvetítését is igénybe vették, az utóbbi évtizedekben egy-egy idősebb fuvarost kértek meg, hogy segítse a gazdák vásárlását. A fuvarosok rendkívül elevenen emlékeznek lovaik tulajdonságaira. A lovak érzékenységét a szokatlan munkára jellemezte egy adatközlő azzal, hogy „*a Virág nevű ló rönköt húzott s belebolondult. Máramarosból való volt, és szalámi lett belőle.*”²⁹¹ Egy elismert fuvaros, akit általánosan igen kemény emberként jellemeztek az ismerősei, egy alkalommal szinte elsírta magát, mikor a Jancsi nevű lovára emlékezett. „*Csitkucsku eltörte a lábát egy balesetbe... a rúd vége csapott egyet, s eltörte a lábszárát.*”²⁹²

Az egykori hétköznapi tudás elemei közül a lóirányító szavak az adatközlők visszaemlékezései alapján: „*hájcs*” – balra, „*hőjcs*” – jobbra, „*hó*” – állj, „*hí*” + cuppantás – indulj, „*curükk*” – vissza. A lovak nevei rendszerint jellemző tulajdonságokra utaltak: *Virág, Csinos, Szikra, Uju (lány), Csillag, Liza, Jancsi, Bandi, Deres, Betyár, Bátor, Olga.*²⁹³

²⁹¹ Partin A-né.

²⁹² Papp D.

²⁹³ Kemecsi 2010. 339.

Végül csak jelzésképpen említem, hogy a szabadtéri múzeumi bemutatásra alkalmas épületek kutatásakor figyeltünk fel a hétfalusi épületek jellemző vakolatdíszzeire, melyek közül a koncentrikus köröket párban formázóról az adatközlők azt vélték, hogy az egykori fuvarosok portáit jelölték, a kerekre emlékeztetve. Egy helyszínen a fuvaros családból származó Papp Dezső istállójának egyértelműen kocsikereket formázó szellőzőit is sikerült dokumentálni. Az adatközlő édesapja rendelte meg a kerékforma építményt, az egyébként a brassói és távolabbi építkezéseken is elismert vakolatdísz készítő helybeli kőművestől. („*gipszestől*”).²⁹⁴

A fentiekben olvasható esettanulmány véleményem szerint megfelelő módon igazolja, hogy az egyébként egyre nehezebben folytatható terepmunka még igen gazdag lehetőségeket rejtget. A hétfalusi esettanulmány is jelzi a recens kutatások lehetőségeit, de korlátait is egyben. A hétfalusi anyagi kultúra vonatkozó jelenségeinek időbeli változásaira ügyelve szükséges a további kutatásokat elvégezni.

4.3. Csúszójárművek a Gerecsé hegység falvaiban

A Gerecsé vidékén a vontatást elsősorban az erdei munkák során alkalmazzák. Az erdőn ki-termelt 8-10 méter hosszú farönköket szokták csúsztatni. A nehezen megközelíthető helyek-ről a mai napig is lóval húzzák le a rönköket odáig, ahol már a kocsi vagy szán is elment. Az erdőlésnél, járművel járhatatlan csapásokon ez volt a faközelítés egyedül alkalmazott módja. A rönkre láncot erősítettek kapoccsal, illetve alkalmanként csak szorosan rátekerték. Tardoson általában egy pár lovat vagy ökröt használtak erre a munkára. A lovakat felszerszámozták, majd a kisefára akasztották a láncot a rönkkel. Lassan, óvatosan kellett a rönköt a megfelelő helyre vontatni, hogy rakodhassanak.²⁹⁵

Az erdei munkáknál használatos gyalogszánkót csak a Gerecsében (leginkább Tardoson) használták. Ezt nem csak havon húzták, hanem ún. nyári szánkóként is. A favágók vállukon vitték fel aへgyre, hogy onnan 1/2 köbméter ölfát húzzanak le rajta. A gyalogszán talpának hossza 1,3-1,5 méter, a szélessége 80 cm volt. A talp magassága 7-8 cm.²⁹⁶

Szánkóikat az erdei munkások maguk készítették. A talp egyetlen megfelelően hajló görbe fából készült, és vasalatlan maradt. 140-160 cm hosszú rúddal húzták, amelyet az egyik talp felívelő orrához erősítettek. A szánkó másik orrára kötelet kötöttek, melyet vállon átvette húztak. Az ölfát a lábakat összekötő eplények végébe állított rakoncák közé rakodták. A gyalogszán alkatrészeinek elkészítéséhez rendszerint kőrisfát használtak.²⁹⁷

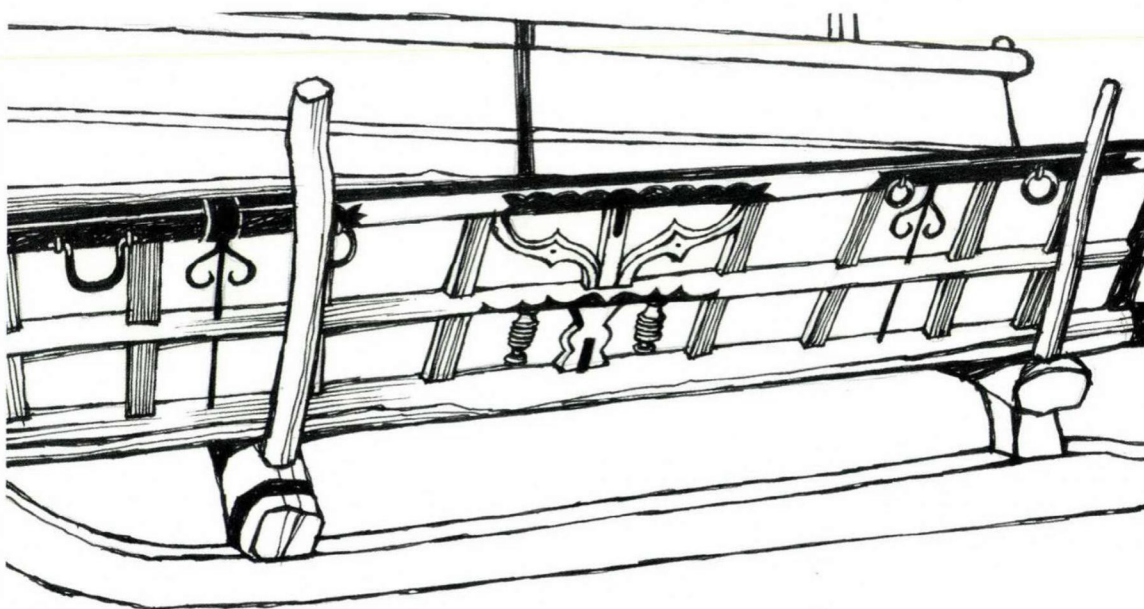
Méretében tért el az erdőmunkások által használt gyalogszántól a kisebb kéziszánkó. A kis szánkók hossza 1-1,2 méter. A két keskeny vasalatlan talp között a távolság elől kisebb, csak 30-50 cm, míg hátul 40-55 cm. A talpak magassága 5-6 cm, ebbe vésték bele a négy lábat.

²⁹⁴ Papp D.

²⁹⁵ Kemecsi 1996. 58.

²⁹⁶ Kemecsi 1994. 71.

²⁹⁷ Vö. Paládi-Kovács 1989. 359–361.



Díszes kocioldal szánra erősítve. Naszály, Komárom – Esztergom megye 1995. Ölveczky Gábor rajza.

A talpak és az eplények között 12-18 cm a távolság. Az eplények végébe fúrt lyukakba különböző hosszúságú rakoncát állítottak. A talpak orra enyhe ívben végződött. Az egyik típusnál a talpakat elől is összekötötte egy húzófa. Más szánoknál – az erdei gyalogszánhoz hasonlóan – a húzó rudat az egyik talp ívéhez erősítették. Ezeket a szánokat csak télen, havon használták a ház körüli kisebb terhek szállítására. Nem csak tűzifát, hanem deszkát téve az eplényekre mást is, trágyát, követ stb. is szállítottak rajta.²⁹⁸

A fentiekben leírt gyalogszánok szerkezetükben, méretükben és használatuk módjában is hasonlítanak a magyar nyelvterület más vidékein ismereteshoz. Nincs lényeges szerkezeti különbség a Dunántúl más vidékén,²⁹⁹ Észak-Magyarországon³⁰⁰ vagy Szentendre szigetén,³⁰¹ Kelet-Magyarországon³⁰² használatos, és az általam vizsgált területen elterjedt gyalogszánok között. A szlovák gyalogszánok egyes típusai is hasonlóak, és az ausztriai Mühlviertelben használatos kéziszánok között is szerepelnek ilyen, az udvarban végzett munkáknál alkalmazott kis járművek.³⁰³

A magyar nyelvterületen ismeretes ölfahordó nyári szánok egyik jellegzetes típusa a román szánkó. Szerkezetét, elkészítését és használatát Erdélyi Zoltán (1958. 390–408) írja le alapos tanulmányában. Az eszköz jellegzetessége az elején félkörben visszahajló káva, s a rögzítő járomszerkezet. A szánkótípus elterjesztésében elsőnek román erdőmunkások, illetve a készí-tést és a használatot tőlük átvevő Börzsöny vidéki falvak erdőmunkásai játszották a főszerepet.

²⁹⁸ Kemecsi 2007. 86.

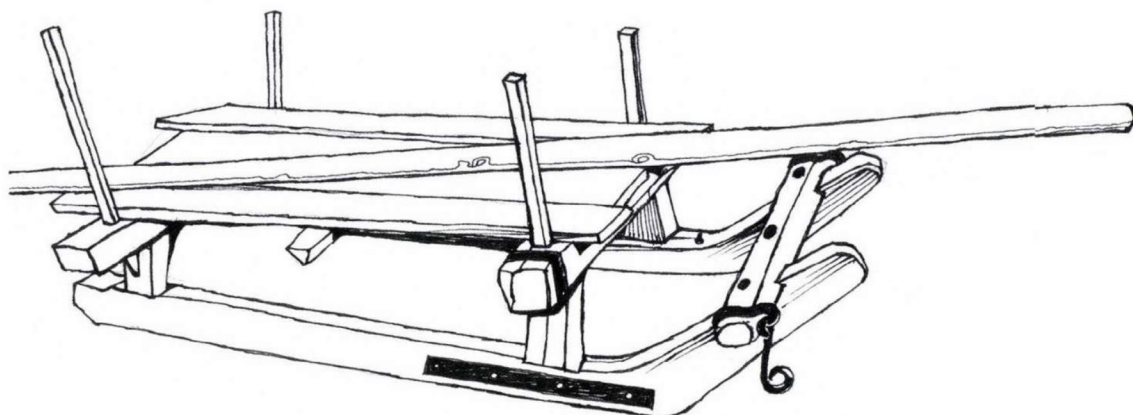
²⁹⁹ Vajkai 1959. 120.

³⁰⁰ Paládi-Kovács 1982. 73, 1984. 150, 1989. 360, 2013. 139. Petercsák 1981. 52.

³⁰¹ Gráfik 1971. 60.

³⁰² Farkas 1992. 149.

³⁰³ Baran 1973. 68–75., Bockhorn 1973. 64–65.



Igácsszán, Kocs, Komárom – Esztergom megye, 1996. Ölveczky Gábor rajza.

Erdélyi Zoltán kutatásai szerint a szánkótípus ismert az ország más vidékein is. Az észak-dunántúli területen, Visegrád környékén volt használatban. A Vértes hegység erdészeteiben akkor vált ismertté – az 1930-as években –, mikor a bernecebaráti és kemencei erdei idénymunkások alkalmazták.³⁰⁴ A román szánkó szélesebb körű elterjedését elsősorban az gátolta, hogy a Gerecse falvaiban már korábban kialakult a helyi közelítési eszköz (gyalogszán), illetve gyakorlat.

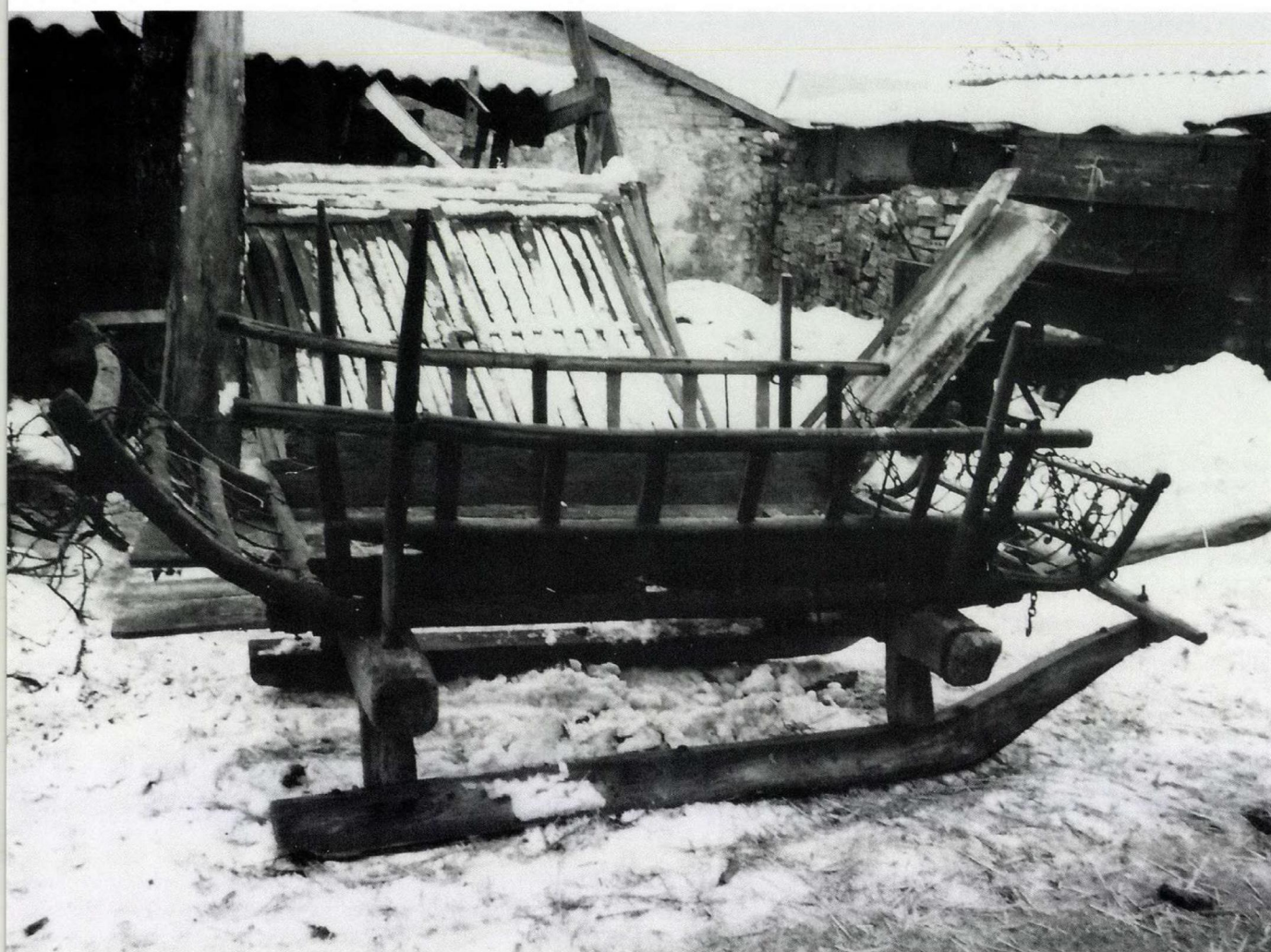
Méretükben a kisebb gyalogszánokhoz hasonlítottak a gyerekek számára készített szánkók. Ezeket is házilag állították elő. Míg a hasonló szerkezetű és anyagú gyalogszánok gyorsan (2-4 év) tönkrementek a nehéz terhek alatt, addig a gyerekszánok akár évtizedekig is megmaradtak. A gyerekszánnak nem mindig voltak rakoncái és húzófája sem. Az eplényekre ülésdeszkát szegeltek. 1960 után a falvakban terjedni kezdtek a „városi”, „bolti” gyerekszánok, illetve a vas szerkezetű és anyagú gyalogszánok.

A téli időszak legfontosabb szállító- és közlekedési eszköze a fogatos szán. A szánok száma, használatuk formái nagymértékben függenek a területre jellemző hóviszonyoktól. Míg a hirtelen olvadás veszélyének kitett kisalföldi falvakban többnyire csak a rövid távolságú utakra használták a szánt, addig egyes hegyvidéki településeken élő gazdák távolsági fuvarokat is mertek vállalni.

A síkvidéki falvakban gyakran előfordult, hogy akár évekig elő sem vették a szánt a gazdák. A Gerecse falvaiban élők számára viszont mindig „érdemes volt a szánt tartani” – emlékezett vissza a tarjáni Kun Lajos. Az utóbbi területen minden háznál volt legalább egy szánkó. Az erdős határú falvakban – így Tardoson is – általános volt, hogy egy-egy fuvarozással foglalkozó gazdánál akár 3-4 különböző méretű s teherbírású szán is hevert szétszedve a padláson. A használaton kívüli időszakban a szánokat szalma között a padláson, esetleg falra felakasztva, hogy szellőzzön, tárolják.³⁰⁵

³⁰⁴ Erdélyi 1958. 399.

³⁰⁵ Kemecsi 1998. 31.



Kocsialkatrészekkel szerelt szán, Tata, Komárom – Esztergom megye, 1997. Kemecsi Lajos felvétele.

A Gerecse falvainak többségében a fogatos szánoknak egyetlen típusát használták és használják napjainkban is. A különbség az azonos szerkezetű szán esetében a méretben, illetve egyes alkatrészek erősebb voltában jelentkezik. A szán részeinek elnevezése meglehetősen egységes az egész vidéken. Talpainak hossza, illetve az orr ívének hossza a leginkább változó. Bár egyes településeken belül is található – sőt egy gazda birtokában is – eltérő hosszúságú talp, megállapítható, hogy az erdős határú településeken (pl. Bajna, Héreg, Tolna, Tardos) hosszabbak (230-280 cm). A szán szélessége 80-120 cm, a két talp közötti távolság a szán vége felé nőtt egy keveset. Tardoson a bognár elöl „31,5 col”, míg hátul „36 col” távolságot mért ki a talpak között. Tardoson Pintér György (szül. 1925) bognár, amíg készített szánokat és kocsikat (1959-ig), mértékegységként a 26 mm-es colt használta. Ez közelít a „porosz col” (26,16 mm) hosszához.³⁰⁶ A talp magassága is különböző, 10 és 20 cm között változik. Az orr

³⁰⁶ Vö. Szekeres 1987. 32., Kemecsi 1996. 76.

ívének magasságában is megfigyelhető bizonyos különbség. A régebben készült talpak – s ezek között található 70-80 éves is – íveltebbek és általában vastagabbak, illetve magasabbak is az erdősültebb vidéken. A második világháború után készült szánok talpívének átlagos hossza csak 50-60 cm, míg a régebbieké 70-80 cm. Ez a görbület biztosítja a szánkó zavartalan átsiklását kisebb árkokon, barázdákon az egyenetlen terepen, amit a hó elfed.³⁰⁷ A fogatos terhes szánok között ismeretlen az a típus, amelynél a szánkótalp szárai hegyesszögben, csúcsban találkoznak. A szánkótalpaknak ez a kiképzése csak a díszes úri szánoknál ismert. Ezek között is elsősorban az ún. „uradalmi” járműveknél, amelyek állandó felépítménnyel rendelkeznek. Ilyen szánok ma csak az erdészetek tulajdonában találhatók.³⁰⁸ A vizsgált falvakban a szán talpának elnevezése egységes. A szántalpak nyomvonala a vidéken használatos kocsik nyomvonalát követte, s a szánok hosszúsága is a vidék kocsihosszúságának felelt meg. A szánok teherszállító kapacitása hozzávetőleg megegyezett kocsik kapacitásával.³⁰⁹

A talpakba vésett négy láb hossza szinte járművenként különböző. A talpak magassága mellett a lábak méretét a szán tervezett teherbírása határozza meg. Magassága 20-35 cm között változik, míg szélessége 8-15 cm közötti. A teherszállító szánok esetében a lábak alacsonyabbak, mint az elvételre előforduló „úri” szánoknál. A lábak hossza 30-35 cm, amelyből 5-10 cm hosszú részt véstek a talpba. Az átlagos szánkó aljának magassága a talajtól 50 cm körüli.³¹⁰ Ez a magasság a jellemző hóviszonyok mellett elegendő. Az ennél magasabb szán esetében nagyobb a felborulás veszélye.

A szán két talpát a szánlábak segítségével egymáshoz kötő keresztfa – az eplény – elnevezése teljesen egységes a vidék falvaiban.³¹¹ Az eplények hossza is változó, hasonlóan a többi alkatrészéhez. Az viszont egységes, hogy az első eplény 3-5 cm-rel rövidebb, mint a hátsó. A hosszuk 100 és 120 cm között változik. Az eplények végébe fűrt lyukakba állították a rakoncákat, illetve a karókat (Vértestolna). A rakonca mérete a szállítandó tehertől függően változik. Átlagos hossza 50-80 cm, míg az átmérője 5-6 cm.

A szán elején a talpakat összekötő fa neve: keresztfa. A lovas szánkónál ennek neve – a kocsihoz hasonlóan – ferhéc. Az ökrös szánkó eleje különbözött a lóval vontatottól. A kocsihoz, illetve a szekérhez hasonlóan a lovas szán rúdja merev, míg az ökrös száné mozog.³¹² A szánrúd 3,5-3,8 m hosszú általában. Előfordult, hogy az eredetileg lovas vagy ökrös szánt átalakították. Az észak-dunántúli falvakban használatos paraszt- vagy ígás szánok esetében nem használtak a szán elején rúdszárnyas megoldást.

A fogatos szán készítésének munkafolyamatát Végh László héregi bognármester közlése alapján mutatom be.³¹³ A szánt rendszerint a falvakban dolgozó bognár készítette, de egyes ügyes kezű gazdák maguknak megcsinálták. A nyersanyagot hol a bognár, hol a készítettő szerezte be. Abban az esetben, ha a gazda adta a fát, általában két szánkóra elegendőt adott a

³⁰⁷ Repkény 1992. 91.

³⁰⁸ Kemecsi 2007. 88.

³⁰⁹ Paládi-Kovács 2003a. 213.

³¹⁰ Kemecsi 1998. 31–32.

³¹¹ Vö. Magyar Tájszótár 1893. 494.

³¹² Paládi-Kovács 2003b. 199.

³¹³ Kemecsi 2007. 89.



Állandó szekrényű szán, Nagyigmánd, Komárom – Esztergom megye, 1995. Kemecsi Lajos felvétele.

bognárnak munkadíj fejében. A talpnak alkalmas fát gondosan válogatták. Egyedül a „tövirül görbe” fa a megfelelő. A fát legtöbbször nem szárították, bár jobb volt, ha a már kifaragott alkatrész állt egy ideig. Szükség esetén egy nap alatt is elkészítettek egy szánkót. A Gerecsében az alkatrészekhez tölgy-, cser- vagy szilfát egyaránt felhasználáltak. Az eplény alkalmas anyagának a hársfát, míg a rúd számára a kőrist tartották megfelelőnek. A talpnak való rönkfát a bognár félkéz fűrészsel vágta el kétfelé. Ez a munka akár „fél napig is tartott”. Fizikailag ez a legnehezebb munkafázis a szán készítésekor. A bognár véleménye szerint a régebben, hagyományos technikával készített hasított talpak jobbak voltak, mint a fűrészelték. A talpat úgy alakítják ki, hogy ne feküdjön teljes hosszával a földön, csak egy ponton a közepén vagy a hátrafelé eső részen érje az utat.

A talpat úgy fűrészelték ki, hogy „srég” legyen, azaz hosszában kifelé ferde. Ez stabilabbá tette, és megkönnyítette csúszását. A szélessége a talpnak nem egyforma végig. Hátul 15-16 cm, és az eleje felé keskenyedett 10-12 cm-ig. A régebben készült vasalatlan talpak szélesebbek. A két talp végét ívesre faragták. A talpakba 2-2 lábat véstek be. „Amilyen széles volt a láb, olyan szélesen volt kivésve a talp”. Az első lábakat a talp ívének kezdete mögött, míg a hátsókat a végétől kb. 30 cm-re helyezték. Az első lábak rövidebbek, mint a hátsók. A szánok eleje ugyanis elől magasabb, mint hátul.

A talpakat összekötő eplényekben „5 cm×5 cm-es vájat, vésés volt.” Az eplénynek a kivésése nem volt egyszerű, „mert rézsút kellett kivésni, befelé kellett dönteni a szánkó tetejét. Ha nem volt erősen befelé döntve, közel állt a függőlegeshez, és mikor oldalra kanyarodott vele, eldőlt. S eltört a szán.” Az eplények vastagsága 15-18 cm közötti. A korábban leírt méretbe-

li különbség az első és a hátsó eplény között a szántalpak közötti távolsághoz igazodik. A talpak ilyen állása a szánkó felborulásának a megelőzését szolgálja, és a könnyebb csúszást segíti. Az eplények végeibe a bognár bevészte a rakoncák helyét. A lovas szánok elejére ráerősítették a hámfákat tartó ferhéceket.³¹⁴

A szán leggyakoribb alkalmazása a Gerece vidékén a fahordás. Rönkhordáshoz a szánkóra nem tesznek oldalakat. Az eplények végeibe állított rakoncák hossza ilyenkor 70-80 cm. A szánnal odaállnak a rönkfa mellé. A rönk felőli oldalon kiveszik a rakoncákat, és a talpra ferdén ráfektetett „felhajtófán” juttatják fel a rönköt a szánra. A felhajtófa hossza 2-3 méter, legjobbnak a kőrist tartják. Az általános megoldás az, hogy a vékonyabb rönköt a felhajtófán felhengergetik, a vastagabbakat felhúztatják. A rönk első részét a rákapcsolt láncnál fogva jól betanított lóval felhúzták, majd a hátsó végét is. A vastagabb rönkök mellé bírfaakat (Tardos) tesznek, és azokkal együtt rögzítik. A rakodás végén visszaverik a rakoncákat a helyükre. Rönköt egy-egy erősebb, gorombább hegyvidéki szánnal akár 2-3 köbmétert is vittek.³¹⁵ A rönkök emelésére Tardoson alkalmanként használták az adatközlő által „hepcsernek” nevezett eszközt. Ez az eszköz – leírása alapján a Bükkben általánosan használt rönkemelő szerszám – a „hévér” volt.³¹⁶

Szánnal hordtak az erdőről ölfát is. Kevesebb fért a szánra, mint a kocsira, de egyes másként nehezen megközelíthető helyekről így szállítottak. A szánokra ölfát rakni csak a rakoncák által behatárolt rakterületre lehet. A rakoncák terhelhetősége kisebb, mint a kocsik lőcsei. Az ölfahordáshoz sem használtak oldalakat. Az eplényeken keresztül bírfaakat (Tardos) vagy csántérfákat (Neszmély, Héreg) fektettek hosszában. A bírfa, illetve csántér 3-4,5 méter hosszú, 15 cm vastag fa.³¹⁷ Legszívesebben hársfából készítették, mert könnyű és erős „puhafa lévén, ahhoz tapad az ölfá” (Héreg). A 4 méternél hosszabb csántér használata a fuvarozóknál volt általános. A gömbölyű alakú bírfa, vagy csántérok erősebbek, mint a fenékeszkák.³¹⁸

A rakodásnál alkalmazott fák elnevezéseként a vidék falvaiban vegyesen használják a bírfa és a csántér szavakat. A csántérfa a nyelvterület más részein ismeretes *gantárfá* néven is (TESZ, Új Magyar Tájszótár). A *csántér* (*gantár*) és a *bírfa* jelentésváltozatai között is gyakori, a hordók alá helyezett két erős gerenda megnevezéseként. Hordószállításakor a szekér oldalai helyére tett két erős rúd elnevezéseként is elterjedt kifejezés (Új Magyar Tájszótár). A hordók, illetve a rönkfa szállításánál lényegében azonos feladatot töltenek be a hosszú, erős rudak, s ez magyarázza a terminológiai egyezést. Azokban a falvakban ahol a szőlőművelés – illetve ahol az erdei fa szállítása – a fontosabb, más és más alkalommal használják a csántért, vagy bírfa.³¹⁹

Az eplényekkel párhuzamosan rakodtak a rakoncák közé. A felrakott ölfát csaptatófával rögzítették a falvak többségében. A csaptatófa vagy csatlófa kb. 2 méter hosszú, legalkalmasabb a friss, fiatal gyertyán. Elöl a lovak felől a lánc alá dugják a csaptatófa végét és 180 fokkal elfordítják. Az első – általában erősebb – csatlófa végét befűzik a még laza hátsó lánc alá.

³¹⁴ Kemecsi 1998. 33–34.

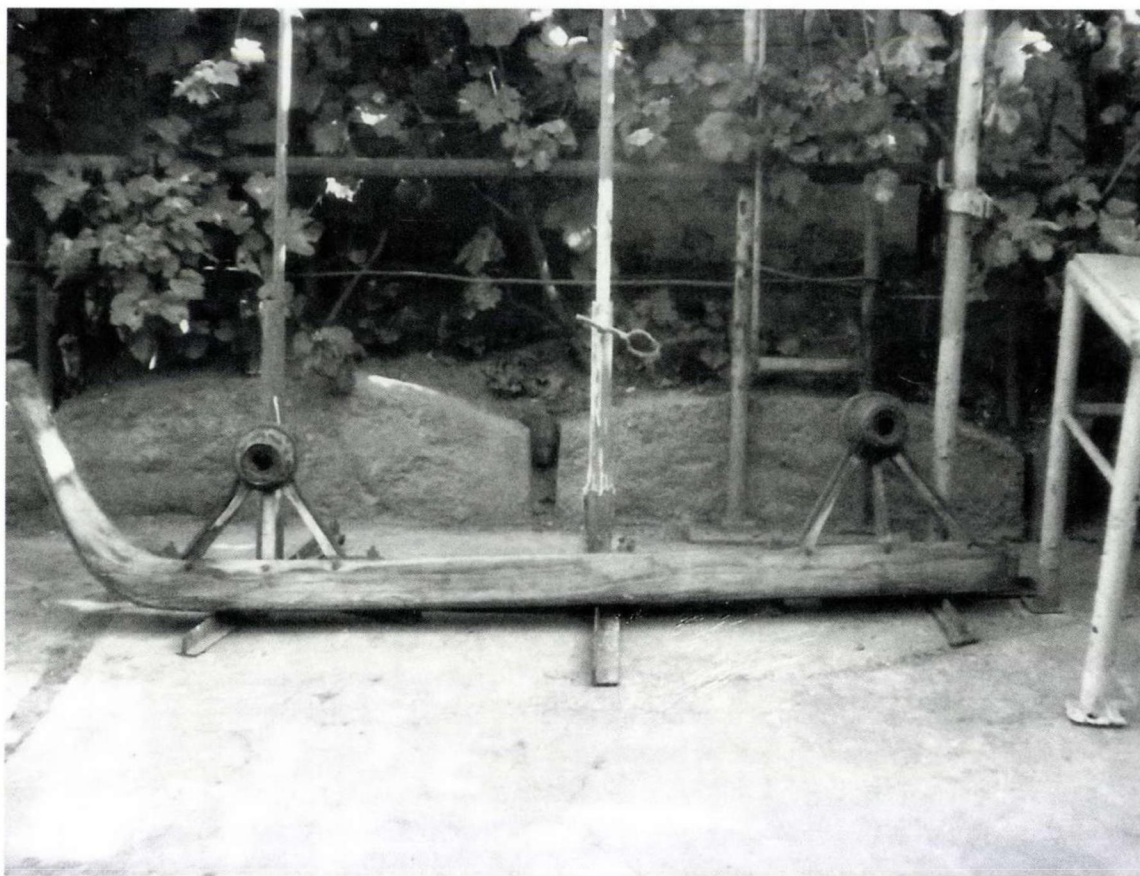
³¹⁵ Vö. Hegyi 1978. 71.

³¹⁶ Paládi-Kovács 1984. 163.

³¹⁷ Vajkai 1959. 122.

³¹⁸ Kemecsi 2007. 90.

³¹⁹ Kemecsi 1998. 35.



Speciális szántalp, Tata, Komárom – Esztergom megye, 1997. Kemecsi Lajos felvétele.

A szán hátsó vége felől a lánc alá egy másik csatlófát is bedugnak, és az előzőhöz hasonló módon elfordítják végével a kocsi eleje felé, de a szán másik oldalán. Ezt a hátsó, gyengébb fát nem tudják behúzni a már feszes első lánc alá, hanem ahhoz egy rövid láncsal vagy kötéllal rögzítik. A 7-8 méter hosszú csaptató láncot elől az eplényre csatolták, majd hátradobták a rakományon, és hátul megkötötték. Meredekebb utakon két csaptatóláncot alkalmaztak a rakomány két oldalán. Egyes településeken eltérő módszereket alkalmaznak. Tarjánban a felrakott ölfát középen a derekánál csaptatják meg egy helyen. Ilyenkor a csaptatófa mindig hátrafelé áll.³²⁰ Szintén nehéz teher volt a tardosi kőbányából származó kő leszállítása Süttőre. A tardosi fuvarosok ilyenkor nem tettek oldalakat a szánra, csak két erős bírfa. A kőszállításnál használt bírfa – eltérően a fahordásnál használttól – keményfából (gyertyán vagy rölgy) készültek. A bírfa hossza tömbkő szállításakor 2-2,3 méter, vastagsága 16-20 cm volt. A rakodáshoz lovakat használtak a vontatásnál, illetve ráhengerítették a köveket a szánra. Ehhez a művelethez 2,5-3 méter hosszú, 10-12 cm vastag gyertyán felhajtófát és emelőfákat, illetve feszítővasat használtak (Tardos). A rakományt csaptatófával rögzítették. A vidéken

³²⁰ Kemecsi 1996. 69.

jellegzetes „goromba”, erős tardosi szánokon akár 25-28 mázsá követ is lehoztak a bányából a tapasztalt fuvarosok.³²¹

A szánok fékezéséhez általánosan használták a láncot. Nagyobb lejtőn a szán elején az eplény előtt kötik rá a talpra a láncot. Az összekapcsolt szemeket fapöccökkel ékelték ki. A talpak megkötése mellett Tardoson a szán hátsó részéhez egy láncon lógó rönköt akasztottak, amely a havon csúszva fékezi a szánt. A láncos fékezés a szánutat tönkreteszi az adatközlők vélekedése szerint.³²²

Szánnal hordták télen a könnyebb terheket is. A leggyakoribb használata a trágya hordása a szántóföldre. Trágyahordásnál rendszerint nem használnak oldalakat, csak deszkákat fektetnek az eplényekre. A Gerece vidékén pl. Agostyánban 4-6 mázsát raktak a szánra, míg a síkvidéki falvakban – így pl. Nagyigmádon – akár 7-8 mázsát is. Szomódon a zápos oldalakat majdnem vízszintesen, a két keresztfára erősítve szállították a trágyát a földekre. A szánokkal takarmányt, hordókat szállítottak, s jártak vele a malomba. Polyvát is hordtak vele, ilyenkor ponyvával letakarták. A könnyebb szállítmányok esetén rendszerint a kocsiról levett oldalakat tették a szánokra. Ez magyarázza az oldalak és a szánok hossza közötti összefüggést. Az oldalakat (zápos, félig zápos, ritkábban deszkás) a rakoncákhoz erősítették, így azok tartották. Feltették a szánra a kocsi fenékdeszkáit is.

A kutatási területen nem volt általános a nyugati területeken elterjedt, kizárólag személyszállításra használatos szánkó. A Gerece hegység falvaiban csak 1-2 ún. „parádés szán” volt a leggazdagabb gazdák tulajdonában. Tardoson az ilyen szánt – megkülönböztetésül a fuvaros járműtől – „könnyű szánkónak” nevezték. Ezekre a szánokra is a kocsikról levett oldalakat tették rá. Esetleg a kivehető féderes üléseket is feltették a szánokra. Szerkezetük egyébként megegyezett az ígás szánokéval. Díszes, deszkás állandó szekrényű üléses szánja a falvakban csak a jegyzőnek és a papnak volt. Az úri szánkók között található volt rúdszárnyas szerkezetű szán is. Az uradalmak az erdészetekben rendszerint ilyen szánokat tartottak vadászatra. Ezek közül egy-két darabot ma is hasonló funkcióban találunk. Az észak-dunántúli terület falvaiban tehát nem került paraszti használatba a „nemesi szánok” népies változata.³²³

Kivételes esetben egy-egy hagyományos szerkezetű szánt napjainkban átalakítanak személyszállító feladatokra. A régi járművet más funkcióban – turistáknak kirándulásra, esetleg vadászathoz – kívánják alkalmazni. Az ilyen másodlagos használat egyik esetét Agostyánból mutatom be. A szépen faragott, vaslemezzel megerősített terhes szánt új tulajdonosa átalakította 6 személyes közlekedési eszközzé. Állandó fenékdeszkákat szerelt rá, és ezekre kiselejtezett autóbuszüléseket rögzített. A lovas szán oldalára deszka magasítót is felszerelt. A szán talpán vésett díszítés, és ami napjainkban már igen ritkán fordul elő, évszám is található. Az igen jó állapotú vasalt szántalp 1938-ban készült. A díszesebb, személyszállító szánok talpa rendszerint keskeny és alacsony. Az átlagos szélessége 5 cm és 10 cm magas.³²⁴

³²¹ Kemecsi 2004. 80.

³²² Vö. Liszka 1992. 64.

³²³ Bockhorn 1973. 78–80, illetve Pettkó-Szandtner 1931. 171

³²⁴ Kemecsi 1998. 38.

A hagyományos fogatos szán szerkezete napjainkig változatlan maradt. Egyetlen lényeges módosulás történt a szán használatában. A 20. század első évtizedeiben kezdett terjedni a szántalpak vasalása. Az „úri, parádés” szánok talpát vasalták elsőként. Ezeket a talpakat 15-20 mm vastag vaslemezzel borították, úgy, hogy a rögzítő csavarokat belesüllyeszti, így nem akadnak el. A szánkótalp vasalásának előnye, hogy nem kopik a fa, és esetleges törése sem jár komolyabb zavarral. A szánkótalp kopását korábban úgy orvosolták, hogy az elkopott részt „megtalpalták”. Fuvarba járó gazdák közlése szerint a talpra rászabták a hiányzó részt, és néhány helyen anyáscsavarral megfogatták. A szántalp vasalása a fához jutás szigorításával terjedt. Az egyes falvakban idősebb gazdák még napjainkban is pontosan emlékeznek arra, hogy ki és mikor vasaltatta elsőként a szán talpát. A szánnal távolsági fuvart is vállaló tardosi gazdák közül 1924-ben vasaltatta elsőként a talpat egyik adatközlőm édesapja.³²⁵ A vasaláshoz (ráf vagy sin) kopott kerekű szekérről levett abroncsot használtak. A ráf szélessége 5-6 cm volt, és minden esetben a kovács szerelte fel a talpra. A vasalatlan talpak mindig szélesebbek (10-12 cm) és magasabbak (25 cm) is.³²⁶

A vasalt talpnak több a hátránya, mint az előnye. A vasalatlan szán jobban csúszott, és az olvadás idején előforduló hó nélküli részeken „sem ragadt le”. Töretlen hóban a vasalt talp keskeny volta miatt nagyon süllyed, és a friss hó jobban tapad a vasra, mint a fára. A vasalt talpú szánt húzó lovak rendkívül sokat dolgoznak.³²⁷ A hagyományos fatalp előnyeként említették tardosi adatközlők, hogy nem fagyott le olyan gyorsan várakozás idején a hóba, mint a megvasalt. A lefagyás ellen úgy védekeztek a gazdák, hogy megálláskor egy dorongra futottak a szánnal, amellyel könnyebb volt kimozdítani a helyéről.³²⁸

Az utóbbi évtizedekben a szán vasalkatrészeinek aránya megnőtt. A napjainkban még használatos szánoknál gyakori, hogy a lábakat és a talpat vaspánttal erősítik meg. Egyre több a teljesen fémből készült szán a falvakban. Míg a két világháború között a tardosi főjegyző vas szánját kivételként emlegették a falubeliek,³²⁹ addig napjainkban, ha tönkremegy a régi fa szánkó, helyette vas szánkót szereznek. Ezek szerkezete és mérete megegyezik a fából készülttel. Az alkatrészek természetesen vékonyabbak – gyakran fémcsővek vannak összehegesztve. A vas szánokat már nem bognár vagy kovács készíti. Minden faluban található a gyári technikát ismerő és alkalmazni tudó fémipari szakember, aki elkészíti a megrendelt szánkót. Tartóssága mellett előnyeként említik a tulajdonosok, hogy nem kell úgy védeni az időjárás viszontagságaitól, mint a hagyományos fa szánkót. Az alkatrészek közül a rakoncák, a fenékdeshkák és az oldalak maradtak hagyományosak.

Az utóbbi két évtizedben tűnt fel a Gerecse vidékén az ún. „kettős szán”. A gyűjtés során az erdei munkáknál más vidékeken kedvelt eszköz³³⁰ korábbi használatára nem találtam adatokat. A vértestolnai erdészet járművei között azonban az 1990-es évek eleje óta szerepel egy

³²⁵ Kemecsi 1996. 77

³²⁶ Kemecsi 2007. 93.

³²⁷ Repkény 1992. 91.

³²⁸ Kemecsi 1996. 58.

³²⁹ Kemecsi 1996. 59.

³³⁰ Paládi-Kovács 1984. 152, Petercsák 1992. 141.

kettős szán. A közeli héregi bognár (Végh László) – aki jelenleg egyike a Komárom megyében még dolgozó kevés bognárnak – készítette el az eszközt az erdészet megrendelésére. Mivel nem ismerte korábban, a Gyarmatpusztai erdőgazdaságban található példány után készítette el a szánkót. A szán helyi elnevezése – román szánkó – nem ad magyarázatot terjedésére. A már említett román szánkóhoz egyáltalán nem hasonlít.

Valószínű, hogy a kettős szán terjedéséhez a más vidékről (pl. Borsod megyéből) származó „vendégmunkások” hozzájárultak. Az eredeti, Erdélyi Zoltán által leírt román szánkó típusú eszköz elnevezését a kettős szánra alkalmazzák. A „lemásolt” szánféle alkalmas rönkszállításra, ölfá- és szénahordásra is.³³¹ Két rövid szánt kapcsolnak össze láncsal. Az első szán talpának mérete (hossza: 160 cm, magassága: 13 cm) megegyezik a más vidéken használatos eszközével. Szerkezete is azonos. A széles (30 cm) és 22 cm magas lábakon keresztben fekvő 32 cm széles eplény felett található a fergettyű (hossza: 103 cm, vastagsága: 33 cm), amelynek két végén egy-egy 70 cm magas rakonca található. Az első szán enyhén ívelő orrát 104 cm hosszú keresztfa köti össze, amelyen két vaskampó (hámfakasztó) és rúdtartó vasalás található. A talpak vasaltak. A fergettyűt vasszeg kapcsolja az eplényhez, a fergettyű oldalán lévő két vaskampóhoz csatlakozik a hátsó szánnal összekötő két vaslánc. A hátsó szán talphossza 130 cm, magassága 15 cm. Az elsőnél keskenyebb hátsó lábakat (13,5 cm széles, 24,5 cm magas) összekötő eplény hossza 103 cm. A hátsó szán orrát összekötő keresztfán (105 cm) található két vashoroghoz kapcsolódik az összekötő lánc. A hátsó szán talpát merevítő vaspántok is erősítik. Az utószánon a 60 cm hosszú rakoncák az eplény végén állnak.³³² Az eszköz havas terepen mozgékonyabb, mint a régi szán, könnyebben fordul, s nem ragad le annyira a hóban. Viszont használatához nincsenek hozzászokva a Gerecsében élők, így az elmúlt években rendszeresek voltak vele a balesetek. Az erdészet dolgozói számára szokatlanul fordulékony. Használatát „balesetveszélyessége miatt” fogták vissza.

A hagyományos járműkultúra kialakított rendszerébe tehát a kívülről, mesterséges úton bekerülő eszköz nem illeszkedett be. S bár a szánok használatának speciális előnyei közül több is változatlan maradt, a traktorok, teherautók terjedése gátolja a csúszójárművek alkalmazásának széles körét. Elsősorban a lovak számának csökkenése az, ami a szánok használatát befolyásolja. A paraszti használatban maradó szánok között pedig egyre növekszik a „korszerrű” vasszánkók aránya. Az időjárás szeszélyessége miatt az utóbbi években szinte teljesen visszaszorult a hagyományos szánok alkalmazása a Gerecsé falvaiban.³³³

³³¹ Vö. Paládi-Kovács 2003b. 205. Petercsák 1981. 53.

³³² Kemecsi 1998. 41.

³³³ Kemecsi 2007. 94.

4.4. A történeti források alkalmazása a kovácsmesterség kutatásában

Az interdiszciplináris megközelítések, a recens kutatások, illetve a különböző archivális források alkalmazásai egyaránt megjelennek a hazai közlekedéskultúrára vonatkozó tanulmányokban. A mindennapi élet adatainak a kutatásához a hagyatéki leltárak őrizték meg a legpontosabb adatokat számunkra. Ennek a forrástípusnak az alkalmazási lehetőségei közül kívánok néhányat felvázolni, megjegyezve, hogy a forrástípus korszerű alkalmazási lehetőségeire éppen az utóbbi években születtek iránymutató munkák hazánkban és külföldön egyaránt.³³⁴

Az inventáriumok és vagyoni összeírások olyan részletes jegyzékek, amelyek egy-egy személy, háztartás ingóságait és ingatlanait, pénzügyi aktíváit és passzíváit egyaránt tételesen számba veszik. Az elmúlt években újra megélénkülő hazai kutatás több évtizeddel korábbi vizsgálatok eredményeire építhetett a hagyatéki leltárak terén. A társadalomtudományok elméleti fejlődése mellett a számítógépes kutatás lehetőségeinek bővülése is támogatta ezt a változást. Német példa alapján több országban, így Magyarországon is megindult a számítógépes adatbázisok kialakítása.³³⁵ 1974-es előzmények után az 1980-as években gyorsult fel a Néprajzi Múzeum archívumi inventáriumgyűjteményének kialakítása.³³⁶ A kovácsmesterséget gyakorló iparosok nagy száma magyarázza, hogy a Néprajzi Múzeum Archívumában összegyűjtött leltárak között az egyik legnépesebb iparos csoport a kovácsoké. A kovács, kovácslegény foglalkozásuként 78 darabot őriztek a gyűjteményben 2000-ben. Ezen leltárak terjedelme meghaladta a 330 oldalt.³³⁷

A hagyatéki leltárakat felhasználó néprajzkutatók a nemzetközi tapasztalatokat hasznosítva túlléptek azon a kezdeti állapoton, mikor azt vizsgálták csupán, hogy pontosan hány tárgya lehetett valakinek a 18. században, és a hangsúlyt a különbségek révén feltárható társadalmi-kulturális összefüggésekre helyezték.

Az inventáriumok gyűjtésének felélénkülése után a nagy tömegű forráscsoport adottságai miatt előtérbe kerültek az intenzív lokális vizsgálatok. Kiemelkedik a mezővárosi irategyűtések közül a Festetics család keszthelyi uradalmának feldolgozottsága.³³⁸ Benda Gyula módszertani kutatásai iránymutatást nyújtottak a további elemzések végzőinek is.³³⁹ Így készültek el Kocsis Gyula alapos ceglédi feldolgozásai.³⁴⁰ A lokális monografikus feldolgozások soroza-

³³⁴ Itt hívom fel a figyelmet Granasztói Péter vonatkozó munkáira, melyekben példaértékű alaposággal mutatja be a nemzetközi szakirodalmat is. Granasztói 1998, 2000, 2001, 2003, 2005, 2008. 2010.

³³⁵ Meiners 1985, Mohrmann 1990, Roth 1978.

³³⁶ Árva – Granasztói 2000. 698. A gyűjtés kezdetei szorosan kötődnek a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum megvalósításának kezdetéhez, hiszen az itt tervezett muzeológusi tevékenység háttérbázisaként kívántak támaszkodni a leltárak gyűjteményére. Vö. Kemecsi 2003.

³³⁷ Árva – Granasztói 2000. 711.

³³⁸ Benda 1988, 1995. 2005.

³³⁹ Benda 1984a, 1984b, 1989a, 1989b, 1992, 1997, 2003, illetve összegyűjtve 2006.

³⁴⁰ Kocsis 1988, 1997.



Szekér az eresz alatt, Vajdácika, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Szolnoky Lajos felvétele, Néprajzi Múzeum, F100128

tán³⁴¹ kívül sorra készültek az egy-egy társadalmi réteg tárgyi ellátottságát elemző munkák is.³⁴² A korszerű társadalomtudományi kutatások irányába tartozik a társadalom rétegződésének a női inventáriumok alapján történő vizsgálata.³⁴³ A nagy mennyiségű leltárt – esetenként több ezer darabot! – feldolgozó elemzések a francia történészek és néprajzosok munkáiban jelennek meg először.³⁴⁴ Ezek a vizsgálatok igazolták, hogy a hagyatéki leltárak egyik

³⁴¹ Tóth 1983, Rácz 1984, 1989, Tóth 1989, Juhász 1989, Szent 1989, Bencsik 1993, Zólyomi é.n. 1996, 1997, Güntner 1997.

³⁴² Szűcs 1995a, illetve Askercz Éva soproni (1976) vagy Jakó Zsigmondnak kolozsvári (1957) gazdag polgári rétegek lakáskultúrájának vizsgálata. A vagyonosság és a társadalmi rétegződés, illetve az anyagi kultúra közötti összefüggéseket több kanadai kutató vizsgálta, s őket követték az európai társadalomtudósok (pl. Hardy 1983, Mathieu 1984, Paquet-Wallot 1983).

³⁴³ Szűcs 1995b.

³⁴⁴ Schwetz 1984, Bohler 1996.

sajátos jellemzője, hogy minimális elmozdulásokat, változásokat is képesek érzékelhetővé tenni. Az anyagi kultúra és a fogyasztási szokások összefüggéseinek elemzésében is alapvető segítséget nyújthatnak az inventáriumok.³⁴⁵

A parasztságra vonatkozó hagyatéki leltárak tömeges megjelenése – a városlakókkal ellentétben – csak az 1850-es évek második felétől kimutatható. Az osztrák polgári törvények magyarországi bevezetése után (1852) vált kötelezővé a hagyatéki leltárak készítése. Számuk növekedésével fordítottan arányos azonban a bennük található információk mennyisége. A tömeges készítés hatására a leltárak érzékelhetően homogenizálódtak.³⁴⁶ A magyarországi hagyatéki eljárás teljes mélységében még nem feldolgozott. Az megállapítható, hogy 1850 előtt a helyi szokásjog szerepe meghatározó volt a leltárak készítésében.³⁴⁷

Az elmúlt évtizedben az inventáriumkutatás irányai részben módosultak. A mezővárosi tárgyi kultúra kutatása mellett a városi polgárság viszonyait is feltárni igyekvő kutatás indult az ELTE BTK Gazdaság- és Társadalomtörténeti Tanszékén. A hagyatéki leltárak értékeire felfigyelt az elmúlt években egyre inkább felélénkülő mikrotörténeti irányzat is. Több ilyen jellegű vizsgálat egyetlen hagyatéki iratanyagának feldolgozására épül. Az így született tanulmányok megkísérlik rekonstruálni egy-egy személy környezetét, mindennapjainak világát.³⁴⁸

Az inventáriumok kutatása szoros kapcsolatban áll a múzeumi gyűjteményeket feltáró kutatásokkal, Segítségükkel a raktárakban őrzött néma tárgyak vizsgálata eredményesebbé válhat.³⁴⁹ Mindazonáltal a legrészletesebb levéltári forrásokon alapuló vizsgálat sem lehet alkalmas a jelenkutatáshoz hasonló pontossággal a valóság visszaadására. Azonban a hagyatéki leltárakat használó kutatók számára is rendkívül értékesek és iránymutatóak a Fél Edit, Hofer Tamás vagy Juhász Antal és más kutatók által végzett és publikált jelenkutatások.³⁵⁰ A leltárak segítségével a múzeumokban felhalmozott reprezentatív műtárgygyűjtemények alapján kidolgozott stílusvizsgálatok pontosabb képet mutathatnak.³⁵¹

A hagyatéki leltárakat felhasználó kutatók minden esetben utalnak a leltárak megbízhatóságának kérdésére.³⁵² A hagyatéki és vagyonleltárak soha nem teljesek. A hiányzó tárgyak vagy tárgycsoportok nagy mennyiségű leltáron végzett kvantitatív elemzéssel kimutathatóak, és megfelelő módszerek alkalmazásával az így jelentkező bizonytalanságok kiküszöbölhetőek. A régebbi, 18. századi leltárakból szegényesebb tárgyi ellátottság állapítható meg, azonban a korszak elején készült leltárakra országosan jellemző, hogy az összeírás sokkal esetlegesebb volt a későbbi időszakhoz viszonyítva. Az egyes esetekben hiányosnak tűnő leltárak között akadnak olyanok, amelyek egy-egy özvegy, idős, szegény ember furcsa összetételű és különösen kevés darabból álló tárgyi környezetét rögzítették. A kiválasztott korszakra vonatkozó leltárak segítségével kimutatható, hogy a háztartásokban megtalálható tárgyak száma között

³⁴⁵ Vö. Roche 1997. illetve angolszász szerzők Appadurai 1996, Campbell 1996.

³⁴⁶ Benda 1989a. 241, 248–249. 1992. 384.

³⁴⁷ Vö. Tárkány Szűcs 1981.

³⁴⁸ Benda 1984. Szűcs 1998. Poulot 1997.

³⁴⁹ Vö. Hoffmann 1988. 15–16. Árva – Granasztói 2000. 705. Gráfik 1992a, 1992b.

³⁵⁰ Fél 1941, Fél – Hofer 1964. Juhász 1989.

³⁵¹ Gráfik 1992a.

³⁵² Benda 1989, 1992, Szilágyi 1978, Granasztói 1998. Nagy 2004. 113–120.



Kovács munka közben, Páty, Pest m., 1953, Bodgál Ferenc felvétele, Néprajzi Múzeum, F109433

óriási különbségek vannak.³⁵³ Egyes leltárakban gyakorlatilag mindent összeírtak a *darab vasakig*.³⁵⁴ Számos azonban az olyan inventárium, amelyben csak a legértékesebb berendezési tárgyakat, eszközöket szerepeltetik. A hazai leltárak hiányai közül a legjellemzőbb az örökösödési rendszer miatt kimaradó feleség hozományaként számon tartott értékeké.³⁵⁵ Több esetben előfordult, hogy külön összeírták – feltüntették, esetleg egy tételként szerepeltették az ilyen tárgyakat.

A hazai inventáriumkutatások között eredményesen vizsgálták a kutatók egy iparos hagyatékát. Példaértékű Szűcs Juditnak elsősorban a csongrádi iparosokat elemző tanulmánya.³⁵⁶ Az inventáriumok segítségével sikeresen rekonstruálható egy kézműves gazdálkodása, háza, berendezése egyaránt. Az életkörülmények érzékletes bemutatását legteljesebben a hagyatéki leltárakra építve végezheti el a kutató. Szűcs Judit, illetve Kemecsi Lajos a járműkészítő iparosokkal foglalkozó tanulmányaikban egyaránt támaszkodtak az inventáriumokban fellelhető adatokra.³⁵⁷

A kovácsmesterség kutatásában is jellemző az a probléma, hogy gyakorta komoly feladat a szereplő megnevezések értelmezése, konkrét tárgyhoz, eszközhöz, szerszámhoz rendelése.

³⁵³ Granasztói 1998. 27.

³⁵⁴ Éder Mátyás hagyatékának becsüje és licitációja Inventárium Gyűjtemény 1324. sz. (P.210 Birtokigazgatósági iratok IV. Úriszéki jk. 104. csomó)

³⁵⁵ Vö. Granasztói 2005. 39.

³⁵⁶ Szűcs 1998.

³⁵⁷ Szűcs 1999, Kemecsi 1998, 1999a, 1999b.

A kovácmesterség kutatóinak írása alapján megállapítható, hogy az eredeti szerszámkészlet nem sokat változott szinte évszázadok alatt. A legnagyobb változást az új energiaforrások eredményezték. A hagyományos emberi erőt felváltó elektromos áram működteti a 20. század második felében általánosan a *fűjtatót*, *esztergát*, *fűrőt*, esetleg a *fűrész*t. A hagyományos szerszámkészlet több elemét maga a használó, a mester készítette el. A leggyakoribb eset – a mesterség céhes hagyományaira emlékeztetően – idősebb mesterek szerszámainak megvásárlása.³⁵⁸ Sűrűn fordult elő az elhunyt kovács vagy bognár özvegyénél maradt szerszámok használata is házasság útján. Szintén gyakori, hogy apáról fiúra öröklődnek a szerszámok. Ismeretes olyan leltár is, amely szerint a kovácmester apa 40 Ft-ot kért kölcsön a fia számára szükséges kovácsszerszámok megvásárlására.³⁵⁹ Egyes esetekben a kovácmesternek akár több gyermeke is az apai ipart folytatta. Így történt ez az 1860-ban elhunyt Farkas Péter esetében, kinek két legidősebb gyermeke is kovácsként dolgozott.³⁶⁰ A fiatalabb elkerülve vidékről Pesten folytatta a mesterséget, míg az idősebb apja mellett maradván megörökölte a szerszámkészletet és a műhelyt is. Ebben az esetben az *egész kovácsszerszám* értéke a teljes vagyon egyharmada: 20 Ft. Előfordult, hogy halálát közeledni érezve a más településen dolgozó testvéröccsét hívta haza a kovácmester, átvenni a műhelyt: Krassalkovits Ignác 1837-ben öccsének írt levelében szerepel, hogy „...*ha visza jönnél, és mihelyemet atal venéd, és mindent atal is adok néked...*”³⁶¹

Az évszázadokkal korábbi eszközkészlet és a recens anyag összehasonlítására ideális források a hagyatéki leltárak. A különböző hagyatéki becsük jelentős százalékban azonban csak szűkszavú közléseket tartalmaznak az elhunyt mester (vagy özvegye) szerszámainra. Legtöbbször csak egy becsült értéket adnak meg a *kovácsszerszám mindenestől* tételnél. Rikl Péter veszprémi kovács 1792-ben készült inventáriumában is egyben szerepel „a megmaradt Árvák Számára a *Kovács Mesterséghez Szükséges minden Mobiliák... az eladott summa értéke 27 Ft 30 xr.*”³⁶² A csongrádi leltárak között is egyetlen található, amelybe részletesen vettek fel szerszámokat. Az 1859-ben 63 évesen elhunyt kovácmester műhelyében 11 tételben vettek fel szerszámokat, és 22 Ft 3 krajcárra becsülték azokat.³⁶³ A ház értékéhez viszonyítva (840 Ft!) ez elenyésző a hagyatéki szempontjából. Hasonló arányokat mutat Szombati István 52 évesen tüdővészben meghalt kálvinista gyomai kovácmester hagyatékának becsüje, melyben „*Kovács mesterséghez való szerszám 40 Ft*”, míg a teljes vagyon 607 Ft volt.³⁶⁴ Ismeretes ennek az ellenkezője is vi-

³⁵⁸ Kemecsi 2012c. 208.

³⁵⁹ Fekete József féltelkes jobbágy vagyonának felosztása gyermekei között, Egregy, 1842. Benda 2005. 390.

³⁶⁰ Szűcs 1999. 71.

³⁶¹ Inventárium Gyűjtemény 3393. sz. (E687 diósgyőr-tokaji koronauradalom diósgyőri uradalmi ügyészség Iratok 11. cs.), szintén a fiatalabb testvér folytatta Csákváron az uradalom kovácműhelyében a munkát. Triml József hagyatékának becsüje és árverése, Csákvár, 1801. Inventárium Gyűjtemény 1257. sz. (P 211. birtokigazgatási iratok III. községi iratok 35. cs.)

³⁶² (Pl. Pencz János kovácmester hagyatékának becsüje Bánhida 1797. MOL. P.211. Birtokigazgatási iratok III. Községi iratok.) Kovács András szentpéterezgi kovács 1854-ben készült leltárában „*kovács mesterséghez kívántató műszerek 30 Ft*” értékben. Inventárium Gyűjtemény 565. sz. (Bihar m. lt. IV. B. 409/c. 3. V-846.) Inventárium Gyűjtemény 9577. sz. (Veszprém m. Levéltár XIX. 15.)

³⁶³ Szűcs 1999. 70.

³⁶⁴ Inventárium Gyűjtemény 2992. sz. (Békés megyei Levéltár Gyoma nagyközség hagyatéki iratai)



Lópatkolás, Balatonarács, Zala vm., 1935, Szöllősy Kálmán felvétele, Néprajzi Múzeum, F240908

szont, mint Éder Mátyás bánhidai kovács állapota 1787-ből, mikor a „Kovács szerszám 80 Ft”, a ház 55 Ft értékben szerepel a licitációban.³⁶⁵ A leltár készítésekor már csak a legfontosabb berendezések, fűjtató, üllők, satu, illetve néhány fogó, reszelő és fúró volt meg. Előfordul, hogy a „kovács mesterséghez tartozandó szerszámok licitációképpen eladattak”, szinte kiemelve a hagyaték egyéb elemeitől.³⁶⁶ Az is előfordult, hogy a kovácsmester özvegyénél összeírt tételek között az árverésen „lakatos(!) műhelyben való szerszám” szerepel 84 Ft értékben.³⁶⁷

³⁶⁵ Inventárium Gyűjtemény 1324. sz. (P.210 Birtokigazgatósági iratok IV. Úriszéki jk. 104. csomó)

³⁶⁶ Mosdósy Mihály kovács hagyatékának összeírása, Keszthely 1810. szeptember 3. In: Benda 1988. 230.

³⁶⁷ Szüts Julianna, nemes Sipos Mihály kovács özvegye hagyatékának összeírása és árverése, Keszthely, 1819. január 19. Benda 1988. 292.

A hagyatéki leltárak között található olyan is, amely az összes hagyatéki vagyontárgy között részletesen felsorolja a műhely teljes berendezését és szerszámkészletét is. Ilyen például az oroszlányi (Komárom vm.) Pavelka Jánosné 1821-ből származó hagyatéki jegyzéke. A 79 tételes lista az értékek – igaz, hogy használt eszközök esetén – megadásával értékes forrása a kovácmesterség kutatásának (ld. melléklet). A különböző területről származó *inventáriumok* összevetése, igazolja a mesterség eszközkészletének egységességéről írottakat. Így például az Alföldről a 19. század első évtizedeiből származó kovácmesterek hagyatéki leltárai nem tartalmazzak egyedi, a dunántúlitól eltérő szerszámokat. Ahogyan Tóth Sándor ceglédi kovácmester inventáriumában szereplő *Kovácmester szerszámok* is szinte darabszámba megegyeznek a fent említettekkel.³⁶⁸ A 18. századi leltárak között is szerepelnek részletesebb összeírások, melyeknek részét képezik a használt eszközök is. Ilyen az 1785-ben Nagykőrösön készült „*néhai Szüts János Uramnak mostan fenn álló külső és belső Javatskáinak... számba vétele*” is. A 96 tételnyi leltárban szerepel „*A Műhelben tolo nyoszolya*” is, a „*Műszerek*” mellett.³⁶⁹ Az eszközök többségét ekkor még maga a kovácmester készíti. A hagyatéki licitálásoknál is több alkalommal találhatunk a vásárlók között azonos ipart űző kézműveseket, akik a szerszámokat vették meg. Egyes kovácsleltárakban feljegyezték a patkolás és az állatgyógyítás eszközkészletének darabjait is.³⁷⁰

Ismeretes olyan kovács hagyatéki leltár is, amelyben a szüksézáúan szereplő szerszámok mellett a kovácsnál maradt késztermékek és a nyersanyag is szerepel. Ilyen özv. Szalisznyó István 1859. július 28-án készült ceglédi leltára, amelyben az „Ingók” között 102 Ft értékben szerepel „*ötvenegy darab kész szántóvas*” és „*öt mázsa feldolgozatlan vas is*”.³⁷¹ Az is előfordul, hogy a leltárt készítőik nem kérték a szakmához értő iparos segítségét, és emiatt pusztán leltárt készítettek értékbecslés nélkül. „Melly alkalommal ugyan mgyörki helységben lakó Tóth József kovácsnak is a t urodalmi ügyvédi parancsolatból műhelyében találandó eszközeit meg nem böcsülve, minthogy kovácseszközhöz nem értünk, de azokat följegyeztetve, a most keresett adósságra fölöslegesnek találva, ide foglaltuk következőkép...”³⁷² Egyes leltárakban a kovácsműhely épülete külön tételként szerepel. Ilyen Németh György egregyi kovács hagyatékának becslése 1841-ből: „... *kovácsmihely, rosz 20 Ft 35 kr.*”³⁷³

A hagyatéki leltárak adatainak sokrétű felhasználása – a mesterek anyagi viszonyainak, berendezési, gazdálkodási tárgyainak vizsgálata – egyes esetekben más forráscsoportok, így az árszabások kutatásához is nyújthat támpontokat.³⁷⁴ Különösen az inventáriumokban „új” jelzővel szereplő alkatrészek becslése vethető össze a központiilag szabott árak mértékével. A mesterség megítélése, illetve a mesterek házassági szokásainak a vizsgálatához is hasznos

³⁶⁸ Kocsis 1988. 153–154. vagy Szabó Kovács Miklós kiskunhalasi kovács 1802-ben készült összeírása és árverése. *Inventárium Gyűjtemény* 10373. sz.

³⁶⁹ Néprajzi Múzeum *Inventárium Gyűjtemény* 403. sz. (PML V. 6. 203. Nagykőrös Város törvényszéke peres ir. 426 cs. 6. cs.)

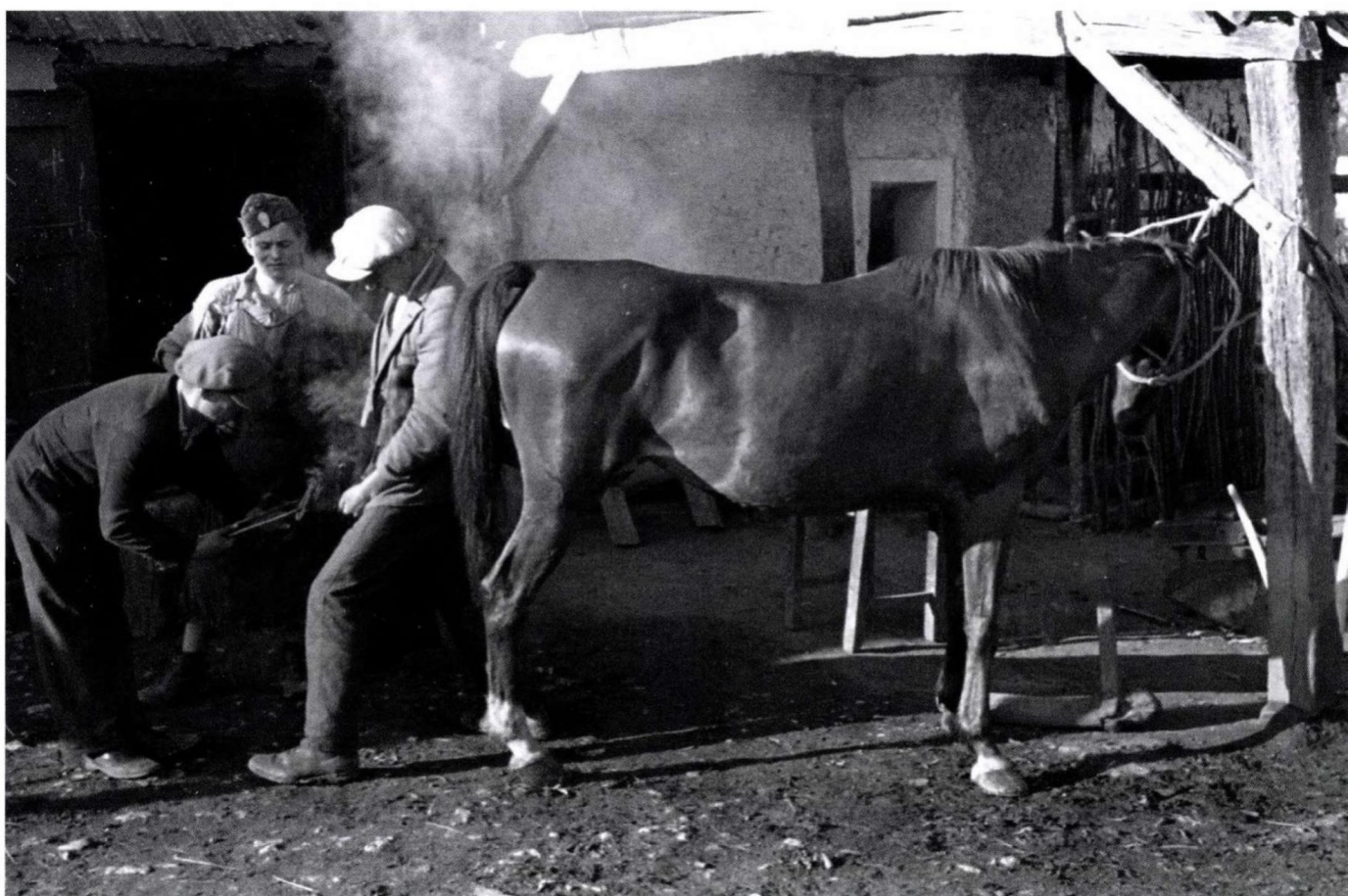
³⁷⁰ Vö. Bodgál 1971, illetve Németh György leltára, Egregy 1841. In: Benda 2005. 373.

³⁷¹ Kocsis 1988. 95.

³⁷² Tóth József kovács eszközeinek összeírása, Meszesgyörök, 1841. Benda 2005. 369.

³⁷³ Benda 2005. 371.

³⁷⁴ H. Csukás szerk. 2004.



Ló patkolása, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, F335604

forrás Pencz János bánhidai kovácmester hagyatékának becsüje (1797). A mester után özvegyen maradt felesége úgy nyilatkozott: „Az özvegynek Sneider Ursulának semmi móringja nem lévén, tizenöt esztendőig lakott Pencz Jánossal, de semmi gyermekek sem maradt, az özvegy azt vallja, hogy a midőn ötöt Pencz János el vette volna, akkoron az említett Pencz Jánosnak, az egy Kovács szerszámon kívül semmije sem volt.” Ezek a szerszámok a licitáció szerint mindenesztől 60 Ft-ot értek, míg egy tehény ára ekkor 43 Ft.

A hagyatéki leltárak mellett a legkülönbözőbb levéltári források is szolgáltatnak adatokat a munkaeszközökről, illetve az alkatrészekről. Így Halász Gergely csákvári kovács tartozásainak listája 1841-ből, amelyen szinte egyedüli értéket a kocsialkatrészek képviseltek.³⁷⁵ Kevésbé szerencsés a kutatók szempontjából az 1858-ban Elekes Balázs kovácmesternél Csongrádon felvett *záloglási és becslési jegyzőkönyv*.³⁷⁶ Ebben ugyan az életmódra vonatkozóan igen hasznosak a szereplő tételek – hiszen a ki nem fizetett tárgyak egy átlagos polgári tárgyi világot idéztek –, ám ellenértéküket a feleség hozományából kellett elzálogosítani.

³⁷⁵ (MOL P.210. Eszterházy család tatai levéltára. IV. Úriszéki iratok I.).

³⁷⁶ Szűcs 1999. 76.



Vaslósős szekér, Szekér, Karcag, Jász-Nagykun-Szolnok m., Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106167

Az inventáriumok vizsgálatával szerencsés esetben a termékek struktúrájának változását és a táji jellegzetességek feltárását is megkönnyíthetjük. A hagyatéki leltárakban szereplő készítmények elnevezései, készítési technikájuk, esetleg nyersanyaguk említése szintén értékes adatokkal segítheti a kutatók munkáját.³⁷⁷ Érzékletes példát mutat erre Szűcs Judit, mikor csongrádi kovácsokra vonatkozó elemzésében adatközlők segítségével értelmezte a 19. századi hagyatéki leltárak adatait. A kovácsok által elvégzett munkákat, illetve ezek ellenértékét szerepeltették a tartozások között az elemzett inventáriumban. Így tisztázható volt, hogy a gazdaság és háztartás eszközei közül mit készített a kovács.³⁷⁸

A hagyatéki leltárak kiválóan alkalmasak a kézművesek életmódjának jellemzésére, az egyes közösségen belüli státuszuk vizsgálatára is. Az inventáriumok az összetett és mélyreható elemzés háttereként működhetnek, különösen más leíró forrásokkal kombinálva. A társadalmi aspektusok feltárására egyedülállóan alkalmasak ezek a források. Azokban a falvakban, ahol jelentős közbirtokosság volt, gyakori az ún. *kommenciós kovács* a 19. századtól egészen a 20. század közepéig.³⁷⁹ A gazdák előtt a jelentkezők „*tarifát*” készítettek, melyben felsorolták,

³⁷⁷ Vö. Szűcs 1999.

³⁷⁸ Szűcs 1999. 74.

³⁷⁹ Timaffy 1991. 101

hogy mennyiért vállalják a különböző munkákat. Hitelbe is végzett munkát, ekkor az ún. *kontóskönyv*ben jegyezte fel a munkát, s annak árát. A legtöbb faluban a gazdák évente egyszer számoltak el, általában cséplés után. A „*kovácsmunkákért követelési összeg*” – alkalmanként a hagyaték jelentős részét képezve – akár több száz forintba is rúgott.

Az uradalmak majorjaiban kovácsmestereket tartottak. Előre megszabott bérük, feladataik a közösségi kovácsokéhoz hasonlóak. Rendszerint érzékelhetően magasabb a szakmai színvonaluk, s biztosabb a státuszuk is. Minden alkalmazottként dolgozó számára cél az önálló műhellyel rendelkező iparossá válás. Az önálló mesterek szociális szintje magasabb volt, különösen a mezővárosokban, mint az alkalmazott kovácsoké. A mezővárosokban dolgozók között szerepel nemesi rendbe tartozó kovácsmester özvegye is.³⁸⁰ A fennmaradt inventáriumában szereplő bútorok, használati tárgyak nem jeleznek eltérést a hasonló korszakból és mezővárosi környezetből származókkal. A leltárban szereplő „*rezes kard*” sem szokatlan a mezővárosi polgárok hagyatékában, bár ebben az esetben értékelhető nemesi attribútumként is.

Egy-egy alkalmas leltár segítségével kiválóan elemezhető az, hogy milyen volt a viszony a kovácsmesterség és a paraszti gazdaság között. Ezen szempontok érvényesítésére kiválóan alkalmasak a városi telektől/műhelytől különálló és külön kezelt szőlőhegyi vagyonelemek adatainak összevetése a más foglalkozásúakéval. Ezért is rendkívül fontos a Benda Gyula által végzett keszthelyi kutatások harmadik kötetében publikált 1850 előtti inventárium anyag.³⁸¹ A „*szőlőbeli hagyatékok*” a környező paraszti gyakorlattól semmiben nem különböző borászati/szőlészeti jellemzőket mutatnak, s talán a vasabroncsos dongás edények, hordók alkalmazási gyakorlatában mutatnak némi sajátosságot.³⁸² Szintén elemezhető az, hogy a lakáskultúrában megfigyelhető innovációk milyen ütemben és milyen intenzitással tűnnek fel a közösség egyik legfontosabb kézművesénél. A kovácsmesterek a műhelyek működéséből fakadóan helyi véleményformáló, információcserélő szereppel is rendelkeztek. S a távolabbi vidékről érkező hírek közvetlen befogadóiként is működtek. Tanulságos tehát a divatkövetés-formálás szempontjából elemezni a leltáraikat. Egyes esetekben az iparosok pusztán jelenléte is kiválthatott példakövetési kényszert, felerősítve az iparos öntudatot, a parasztoktól való önmegkülönböztetés igényét.³⁸³ Mikor jelenik meg a lakásuk felszerelésében a falióra, a kávézás eszközkészlete, a tálalószekrény, stb? A kovácsmesterek modernizációhoz-urbanizációhoz való viszonyának sokoldalú dokumentálására is megfelelőek a leltárak. Az ilyen vizsgálatokra különösen a részletes, gondosan készített leltárak alkalmasak. Ilyen a ceglédi özv. Tóth Sándor 1872-ben készült leltára és árverési jegyzéke, melyben különösen aprólékos a textíliák, ruhák felsorolása. Szintén fontos adatok találhatók Mosdósy Mihály keszthelyi leltárában a „*lágýfa ruhaalmárium*” és az „*üveg almárium alsó résszel együtt keményfából*”.³⁸⁴ Granasztói Péter remélhetőleg hamarosan nyomtatásban is olvasható disszertációjában a kiskunhalasi

³⁸⁰ Szüts Julianna, nemes Sipos Mihály kovács özvegye hagyatékának összeírása és árverése, Keszthely, 1819. január 19. Benda 1988. 292.

³⁸¹ Benda 2005. Pl. Soós István karmacsi kovács hagyatékának becsüje és árverése, 1828. Benda 2005. 292–293.

³⁸² Vö. pl. „eceteshordó, csöbör, tőtike, káforka, pálinkáshordó, boroshordók”. Balassa József kovácsmester hagyatékának becsüje Alsózsíd, 1832. Benda 2005. 317–318.

³⁸³ Vö. Szilágyi 2009. 146.

³⁸⁴ Kocsis 1988. 150–154. Benda 1988. 229.

mezővárosi leltárak korszerű elemzését végezte el a lakáskultúra több elemét vizsgálva.³⁸⁵ Az általa végzett vizsgálatok példaértékűek a hasonló kutatásokat végzők számára. Előfordul, hogy a kovácsmester életvilágának meghatározó elemét, a lakóház értékét is megismerhetjük szerencsés esetben az inventáriumból. A keszthelyi Mosdósy Mihály házának költségeit, az egyes munkákat végző iparosok bontásában rögzítette a leltár.³⁸⁶ „1. kőműves munka... tészen, 2780. 2. az ácsmunka... böcsülése szerint teszen 975 3. az asztalosmunka... teszen 359 Ft 40 krajcár 4. a kovácsmunka... tészen 168 ösvesen a háznak becsűára feljött: 4282 Ft 40 krajcár.”

A mentalitás, a kulturális környezet rekonstrukciós kísérleteihez is kiváló adatokat lelhetünk az inventáriumokban. A szerepeltetett könyvek címeinek összevetése, vagy a szobákban talált képek tematikájának megismerése komoly segítséget ad a kutatók számára. Tóth Sándor idézett leltárában szereplő Petőfi-kép jól egészíti ki a ceglédi Kossuth-kultusz jelenségeinek összképét. Hasonlóan érdekes az 1769-ben készült összeírásban a *szén* és a *kalapátsok* között szereplő *hegedű* (1 Ft 42 krajcár értékben) tételként Gyöngy Mihály kiskunhalasi kovács leltárában.³⁸⁷

Végül egy olyan forrást idéznék, melyből kiderül, hogy a kovácsmester nem csak életének fenntartásához használta a műhelyének szerszámait, hanem általuk gondoskodott a halála utáni szükségletekről is: Erre érzékletes példa Kovács Nagy János makói végrendelete 1774-ből: „...3tio kovács mesterséghez valo szerszámomat, mellyet már bizonyos vásárhelyi Kovács Legények 48 Negyvennyolc Rh forintokban megalkudtak, és már két forintokat benn meg is adtak, azokat úgy hagyom Feleségemnek, hogy nékem holtomiglan hűségesen gondomat viselje: azonkívül azon 48 forintokbul Reform Templom Számára tiz Rh forintokat ki adjon; halálom történvén, tetemeimet illendőképpen eltakaríttassa, a mi ezekből marad az Feleségemé legyen...”³⁸⁸

Melléklet

Pavelka Jánosné (kovácsmester özvegye) hagyatékának becsűje és limitációja.

Oroszlány 1820–1821. OL. P. 210. Eszterházy család tatai lt. IV. Úriszéki ir. I.cs. 127.cs.300/2

Anno 1821 du 18 Febr. Oroszlányi Pavelka Jánosné után meg maradott Kovács Szerszám következő mod szerint betsűltetett meg:

- | | |
|-------------------|---|
| 1. A Furo | 5. Az Öreg Véső, vagy is a legg nagyobb |
| 2. Az Öreg Űllő | 6. Ennél kifzebb, két kézre valo |
| 3. A Szarvas Űllő | 7. Harmadik, ugyan kifzebb |
| 4. A Satu | 8. Fél kézre, nagyobb Verő |

³⁸⁵ Granasztói 2005.

³⁸⁶ Benda 1988. 228.

³⁸⁷ (Kocsis 1988. 151.), illetve Inventárium Gyűjtemény 10149.

³⁸⁸ Inventárium Gyűjtemény 574. sz. (Makói Városi Levéltár Végrendeletek gyűjteménye I. csomó)

9. Másik egykézre verő
10. Más ugyan egy kézre verő
11. Más ugyan ilyen egy kézre verő
12. Más fél kéz verő
13. Ugyan más fél kézre valo
14. Csizmát patkollo Kalapáts
15. Karika hajto
16. Kissebb kopott karika hajto
17. Nyeles vágo
18. Más nyeles vágo
19. Gömbölyű vakollo
20. „hegyes lyukasztó
21. Más gömbölyű vakollo
22. Hozzá valo hegyes lyukasztó
23. Csillagzo
24. Sinet lyukasztó Vakollo
25. Hegyes, hozzá valo
26. Loopatko lyukasztó Vakollo
27. Hozzá valo hegyes
28. Szerszám lyukasztó
29. Más Szerfzám lyukasztó
30. Czéh Vágo
31. Más Czéh vágo
32. Gombozo vakollo
33. Marok vas lyukasztó
34. Üllőbe valo Szemző
35. Faltz vágó
36. Faltz üllőbe valo
37. Tengelyt vafallo Fogo, nagyobb
38. Ugyan tengelt vafallo fogo
39. Fejfze fogo
40. Más Fejfze fogo
41. Más, ugyan Fejfze fogo
42. Tűzbe járo fogo
43. Szánto vas Orom fogo
44. Tűzbe járo fogo (:rossz:)
45. Más tűzbe járo fogó
46. Kissebb fogo tűzbe járo
47. Ugyan más fogo, kopott
48. Harapo fogo
49. Pánt fogo
50. Nagy Szeg fejező
51. Kissebb,,
52. Más Szeg fejező
53. Ugyan más fejező
54. Kohoba valo nyárs
55. Kohoba valo Lapotzka
56. Sirhágli, Kohoba valo
57. Kohoba való Pemét
58. Sin huzo, nem nagy
59. Masik Sin huzó
60. Ugyan másik Sin huzo
61. Czizma patkolló
62. Fejsze fogzo
63. Köröm farago, kés (:Lovakhoz:)
64. Köröm ráspol
65. Loopatko Kalapáts
66. Srof tábla, de nem jo
67. Torm gömbölyű 4 darab
68. Gomb forma, vagy is Zöng
69. Looszáj tisztító két darab
70. Kétkéz vonyó
71. Kiss fűrés
72. Vasz ráspol, kopott
73. Kerék vasallo Lántz
74. Csizmát lyukasztó torm
75. Szákla vas, nem jo
76. Hideg vágo 3 darab
77. Üllőbe valo vágo, 2 darab
78. Pufkázó Vésű, 2 darab
79. Hoffzu fzaru furo
80. Marok Vafz hajto
81. Tűz eleibe valo Matska
82. 7 darab Spáring

Szűcs János hagyatékának összeírása 1785 Nagykőrös. Néprajzi Múzeum Inventárium Gyűjtemény 403. sz. (PML V. 6. 203. Nagykőrös Város törvényszéke peres ir. 426 cs. 6. cs.)

„...Az Müszerek

Nr.	Ft	Xr
Fuvo	1	6
Nagy Üllő	1	11
Nagyobb Suta	1	7
Második Suta	1	6
Harmadik	1	2
Két nagy Verő	2	1
Fél kéz Verő	2	21
Patko Zenk	1	12
Sarkantyú Zenk	1	12
Szarvas Öllő	1	60
Fél kész Kösü	1	30
Görbe Kösü	1	1
Ablak Vasuláshoz valo 2 db Zenk 2	1	30
Aprolékossak	4 Ft értékben	
Nyito Vasak	4	
Patkolo Vasak	4	
Harapo fogo	2	
Lukaszto fűrész	1	
Sarkantyú Vas	1	
Pánt székre valo likasztok és aprolékos vágok		
Ponk reszelők	2	
Tüzhöz valo Fogók	2	
Zeg fejezők	3	
Reszelők	8	
Ulöben valo Sarkantyú Zenk	4	

Tüzhöz valo aprolékos szerszámok, Szén kotro Koho Nyárs és 15 darabból álló vágok likasztok atzél nélkül valo szerszámok”

4.5. Kovácsmester kontóskönyv elemzés

A paraszti járműkultúrához kapcsolódó kutatásaim során folytattam járműkészítő iparosokhoz kötődő vizsgálatokat is.³⁸⁹ A recens gyűjtések mellett igyekeztem a különböző történeti/írássos forrásokat is felhasználni. Komoly segítséget jelentettek az inventáriumok, a különböző leltá-

³⁸⁹ Kemecsi 1998. 119–120, 1999. 79–96.

rák mellett, az árszabások elemzései, adataiknak megismerése.³⁹⁰ Hasonlóan hasznos forrássként értékelhetők a különböző számlák, feljegyzések, melyek egy-egy kovácmester tevékenységét sokrétűen dokumentálják. Az árszabásokban szereplő új termékek árai, illetve a hagyatéki leltárak–licitációk esetenként sajátosan megállapított értékeihez viszonyítva a valószínűs árszabások pontos rekonstrukcióját teszik lehetővé a fennmaradt számlák és kontóskönyvek.³⁹¹

Az árszabásokból, inventáriumokból, különböző levéltári forrásokból kibomló kép a céhszervezet felbomlása után gyorsan átalakult. Az általam kutatott észak-dunántúli településeken élő és dolgozó kovácmesterek is több csoportba oszthatók. A városokban élők általában tehetősebbek falusi társaiknál. Köztük is elfogadott, hogy részben terményben fizetik ki a megrendelők az elvégzett munka ellenértékét.

A kovácmestereknek is sokféle társadalmi típusa ismert. A kisalföldi falvakban – ahol jelentős közbirtokosság volt – gyakori az ún. kommenciós kovács a 19. századtól egészen a 20. század közepéig. Őket a faluközösség alkalmazta, az adott műhelyt, lakást, kisebb földterületet. A mester saját szerszámaival dolgozott, de a munkájához szükséges szerszámokat általában a falu biztosította. Szerződésüket a közbirtokosság kötötte meg – általában három évre, illetve ha jól dolgoztak, „kiöregedésükig”.³⁹² A gazdák előtt a jelentkezők „tarifát” készítettek, melyben felsorolták, hogy mennyiért vállallják a különböző munkákat. Szavazással választották ki a jelentkezők közül a megfelelőt. A kovács ügyeit a gazdák közül választott kovácsbíró intézte. Neki cserébe ingyen végzett minden munkát. A közbirtokosság tagjai számára kedvezményt adott. Általában pénzért dolgozott, de az ekevasak élezéséért a tagoktól 1-1 véka (25 kg) kenyérgabonát kapott. Hitelbe is végzett munkát, ekkor az ún. kontóskönyvben jegyezte fel a munkát, s annak árát. A legtöbb faluban a gazdák évente egyszer számoltak el, általában cséplés után. A szegényebbek tartozásukat ledolgozták, szántottak, fuvaroztak. A községi kovács helyzetét bemutató tanulmányában Bodgál Ferenc egykori kontóskönyvet elemezve érzékletes képet rajzolt a kiszolgáltatott helyzetű, szegény sorsú mezőkövesdi iparosokról.³⁹³ A községi kovács helyzete a paraszti társadalomban igen megalázó volt. A szabott ár és a gazdák külön jogai – hajnali és esti munka szántás idején – nem engedtek jólétet számára.³⁹⁴

Az észak-dunántúli területen kialakult nagy uradalmak majorjai, műhelyei kovácmestereket tartottak. Előre megszabott bérük, feladataik a községi kovácsok helyzetére emlékeztetnek. Magasabb azonban a szakmai színvonaluk, s lényegesen biztosabb a státuszuk is. Mégis számukra is az elérendő cél az önálló műhellyel rendelkező iparossá válás. Egy bánhidai kovács adatközlő fiatalon közbirtokossági kovács mellett dolgozott, s utána az Eszterházy-uradalom

³⁹⁰ Kocsis 2010.

³⁹¹ Vö. pl. H. Csukás (szerk.) 2004. illetve Bodgál 1962. 93–94. Klamár Zoltán a közelmúltban egy kerékgyártó iratait elemezte hasonló eredményességgel. Klamár 2005. Kothencz Kelemen a sükösdői kovácmesterek munkavégzését elemezte alapos munkájában hasonló források felhasználásával. (Kothencz 2012). Cseh Fruzsina több tanulmányában és összefoglaló kötetében is példászerűen alkalmazza elemzéseinél a különböző forrásokat, kontóskönyveket. (Cseh 2011. 2012. 2013. 2014.)

³⁹² Timaffy 1991. 101.

³⁹³ Bodgál 1962. 81–97.

³⁹⁴ Községi kovácsok műhelye volt a Szabdtéri Néprajzi Múzeum Kisalföld tájegységében álló áttelepített szilsárkányi is. Sajnálatos módon az egykori műhely gondosan vezetett kontóskönyv elpusztult. Vö. Boross 1974. 109.

„gépműhelyébe” került. Végül szintén kovács testvérével közösen kezdtek önálló iparba. Lassan, fokozatosan tudták felszerelni műhelyüket, idős mesterek szerszámaival. Az iparengedéllyel rendelkező önálló mesterek szociális szintje magasabb volt, főként a városokban, mint az alkalmazott kommenciós mestereké.

A kovácsmesterek legfontosabb adminisztrációja az adóskönyv volt.³⁹⁵ Ilyen kontóskönyvet találtam a tatai múzeum helytörténeti gyűjteményében. A kovácsmester által vezetett nyilvántartás megőrizte az általa végzett munkák adatait. A sajnálatos módon sérült, csonka állapotú (64. oldalon kezdődik), ceruzával írt nagy formátumú könyvben több helyen olvasható utalás a hiányzó oldalakra, illetve a „kis könyvre”. Feltevésem szerint a nagyalakú, egy oldalán esetenként több év munkáit rögzítő munka mellett a kovács folyamatosan vezetett egy kisebb és naponta írt regisztert is. A csonka könyv még így is több mint 160 oldalt tartalmaz. A kifizetéseket igazoló áthúzások és átírások ellenére a több évtizedes ceruzás írás viszonylag jól olvasható. Jellege arról árulkodik, hogy végig egy ember vezette. A kontóskönyv analógiák szerint hasonló lehetett a már ismertekhez: nagy formátumú, egykor keménypapírtáblás, regiszteres forma. Eredetileg minden oldalon felül egy-egy gazdának a neve után dátum szerint sorban írták be az elvégzett munkákat azok ellenértékével együtt. Rendszeresen szerepelnek az ellenértékek, részletfizetések feljegyzései, illetve a természetbeni fizetségek is. A gazdák között többenél is szerepel a hiányzó első 60 oldalról számontartott áthozat jelölése és az ún. kiskönyv említése is. A legtöbb munkát végeztetők több, egymástól távoli oldalán is szerepelnek a könyvnek.

A könyvben szereplő nevek közül kigyűjtöttem az állandó, több éven át szereplőket. Az évente külön feltüntetett – egyediek, naszályiak, egyesek, stb. – címszó alatt összegyűjtötteken kívül évente átlagosan 25-35 személy szerepel állandó megrendelőként.³⁹⁶ A nevek alapján igyekeztem kideríteni, hogy melyik egykori tatai kovácsmester munkáit rögzítette a nyilvántartás. A családneveket kutatva sikerült a tatai gazdanegyedben élők azonosítani. Az állandó vevők egy jól körülhatárolható körzetben éltek Tata „Nájstick” elnevezésű részén.³⁹⁷ Az adatközlők³⁹⁸ és a könyvészeti adatok alapján a kontóskönyvet vezető egykori tatai kovácsmester a fiatalon a városba költözött Major József volt.³⁹⁹ A református vallású gazdák igen jó kapcsolatban voltak vele, házassága is hozzájuk kötötte a mestert. Felesége, Sós Lídia – aki hivatalos édesapjától örökölte az adatközlők szerint szépíró képességét – vezette a műhely adminisztrációját. Így a különböző nyilvántartásokat, kiskönyvet, kontóskönyvet is, illetve rendezte a számlákat, megrendeléseket. Az ő valóban jól és könnyen olvasható írását örizte

³⁹⁵ Szilágyi 2009b.

³⁹⁶ Nevek (a könyvben szereplésük sorrendjében): Dávid Sándor, Sebestyén János, Dobos Pál, Pap Pál, Bodroki Ferenc, Szalai József, ifj. Szalai József, Molnár János, Bodroki Sándor, Deutschländer Wilmos, Sárközi János, Sárközi István, Weisz Herman, Wessel Gyula, Berczeli Mihály, Laczházi Mihály, Bodroki Mihály, Kiska András, Laczházi Ferenc, Csirke János, Szabó András, Nikics Ferenc, Csirke Dániel, Izsáki József, Molnár Sándor, Izsáki Sándor, Köröndi Mihályné, Juhász Mihály, Varga György, Vörös András, Mikus Kálmán, Szendi József, Nagy István, Mészáros Mihály, Kapitány Ebert Ferenc.,

³⁹⁷ Köröndi Géza helytörténész és néprajzkutató segítségével sikerült az egykori kovácsról ismereteket szereznem. Ezúton is köszönöm segítségét.

³⁹⁸ Lévai László (sz. 1925.), Lévai József (sz. 1934.), Illés László (sz. 1924.)

³⁹⁹ Köröndi 1999. 19.

meg a kontóskönyv. Az egyébként rossz minőségű papírra készült kifakult ceruzás írás jelenleg is jól olvasható.⁴⁰⁰

Az egykori műhely központi fekvésével igen jól megközelíthető volt. A Nagykert utca sarkán az egykori Tejcsarnok közelében állt a közel 50 négyzetméteres műhely, amely elé 4 lovat is ki lehetett kötni az oszlopokhoz. Major József igen ügyes, a lógyógyításhoz is értő gyógykovácsként maradt meg a tataiak emlékezetében. Az ínségesebb időkben egy, egyébként két segéddel és egy inassal dolgozott. A visszaemlékezők számára igen emlékezetes volt, hogy reggel hat órától délután négyig dolgozott általában, és munka után átöltözve rendszeresen a naszályi úton lévő szőlőjébe ment, ahol estig borozott a szomszédaival. Ez a mentalitás és életmód lényegesen különbözött a közösségi kovácsok vagy az uradalmi alkalmazottak helyzetétől. Az egykori kovácsmester társadalmi elismertsége korai (1945-ben bekövetkezett) halála után több évtizeddel is érzékelhető. Műhelyét az adatközlők szerint egy Nagy Lajos nevű „katonakovács” bérelte az özvegyétől éveken át.

Az összeírás 1914 és 1932 között rögzítette a kovácsmester állandó megrendelői számára végzett munkáit időpontjuk és értékük megjelölésével. Mivel naptári rendben szerepelnek a bejegyzések, így alkalmasak annak megállapítására, hogy évszakonként hogyan változtak a jellemző kovácsmunkák (2. melléklet). A legtöbb munka a tavaszi-őszi időszakban akadt, elsősorban javítási feladatok. Azonban az túlságosan leegyszerűsítő általánosítás, hogy a javító, élező munkák a nyári időszakot, míg a kocsivasalások készítése a télt jellemezte. Évszaki jellegzetességet mutat a szántalpak vasalása és a csizmák vasalása viszont.⁴⁰¹

A kovácsmester tevékenysége elsőrendűen a patkolásra, a gazdasági eszközök javítására, állatgyógyításra terjedt ki.⁴⁰² A kontóskönyv adatai alapján a műhelyben több mint 100 lovat patkoltak egy év alatt.⁴⁰³ A mezőgazdasági eszközök készítése a kontóskönyv adatai alapján már ritkán fordult elő, köszönhetően a mezőgazdasági gépgyárak működésének. Már csak kivételesen szerepel például a könyvben hanttörő vasfogas készítése, s a javítása is ritkul az évek múltával. Ez a munka volt még a 19. század közepén az egyik legfontosabb feladata a kovácsmestereknek.⁴⁰⁴ Míg az ország kevésbé polgárosodott vidékein a két világháború között is kovácsmester által készített ekekapákat használtak a gazdák, addig Tatán a kovácsmester már csak a rendszeres karbantartását, javítását végezte ennek az eszköznek. A legrangosabb munkát a kocsik vasalása jelentette, ebből származott a jövedelem legnagyobb része. A járművek típusait is megőrizték a bejegyzések,⁴⁰⁵ miként a vasalások arányának érzékelhető növekedését is a két világháború között.⁴⁰⁶ A fogatolás változatos eszközkészletét sikeresen kutathatjuk a kontóskönyv alapján.⁴⁰⁷ Egy példán igazolom a kontóskönyv adatainak mesz-

⁴⁰⁰ Az írástudásra vonatkozóan tanulságosak a sükösi adatok is. Kothencz 2012. 10.

⁴⁰¹ 1915-ben a csizmavasalás ára 30 krajcár volt (68. o.)

⁴⁰² Vö. Kothencz 2012. 32–33.

⁴⁰³ A könyvben az alábbi patkó típusok szerepelnek: srófos patkó, avitt patkó, nyári patkó, griffes patkó, csikóra 4 sarkos patkó, 3 sarkos patkó, spanglis patkó. Vö. Kemecsi 1998. 172–173, Körmendi 1999. 19.

⁴⁰⁴ Vö. Boross 1974. 109.

⁴⁰⁵ Postakocsi, nagykoksi.

⁴⁰⁶ Pl. „hátsó saroglya új pántokkal vasalva” 1916. Szalai József (69. o.)

⁴⁰⁷ Ilyen elemzést közöl Kothencz Kelemen a sükösi adatokra támaszkodva. 2012. 34–37.

szíre vezető hasznosítását. A bókony, a hámfa, a kisafa vasalása, árainak alakulása is fontos információ a kutatók számára.

Az ökör a *rúddal* húzza a szekeret, a ló pedig az istráng segítségével *hámfával* a *ferhécnél* vagy a *bókony*nál fogva húzza a kocsit. A *hámfa* elnevezése körül a kutatási területen – hasonlóan szinte az egész nyelvterülethez – bizonyos zavart okoz a *kisafa*, *kisefa* név. Már Herman Ottó felfigyelt a terminológiai zavarra, s szerinte „a *kisefa* és változatai azonosak a *hámfával*, szabadon lógók, hogy a húzóistrángok ráburkolhatók legyenek.”⁴⁰⁸ K. Kovács László a Néprajzi Lexikon általa írt szócikkében pedig indokolatlanul a *bókony*nal azonosítja a *kisefát*. A négyes lófogatnál, illetve az eke vagy borona elé fogott lovak véleménye szerint ezzel a „lényegében azonos „ eszközzel húznak.

A Magyar Tájszótárban a *hámfa* értelmezésénél szinonimaként szerepel a *kisafa*, míg a *kisafa* bőséges adatai – közötté észak-dunántúliak is – elsősorban a négyes lófogat első két lovának *hámfájaként* tartják számon a kifejezést. Timaffy László is rokon értelmű szavakként használja a *kisafát* és a *hámfát*.⁴⁰⁹ Az Új Magyar Tájszótárban a *kisefa*, *kisafa* jelentésének változatai között már szerepel a *hámfa* mellett, külön, a négyes lófogat két első lovát befogó *hámfa*, illetve az *eketaliga* vagy borona elejére kapcsolt megvasalt fa, a rajta lógó két *hámfával* együtt. Az összegyűjtött adatok alaposabb elemzése után azonban kitűnik, hogy az észak-dunántúli régióból elsősorban a *hámfa* kifejezés változataként ismert.

Az általam folytatott terepmunka során arra a következtetésre jutottam, hogy a *kisafa* és a *hámfa* elnevezés általában egymás szinonimájaként használatos. Az Észak-Dunántúlon ez lényegében egységes. A *kisafa* másik jelentése, mikor a kocsitól független elemként pl. az eke vagy a borona használatához kötődik, csak elszórtan ismert, és a négyes fogat tartozékként pedig csak egy-két gazda használja a kifejezést. K. Kovács László azonosítása a *bókony*nal a vizsgált települések adatai szerint itt ismeretlen. A Szigetközből ismeretes adat a *hámfa* bognak nevezésére. A *bóg* szó a *bókon*, *bókony* szócsaládba tartozik. Kisalföldi elterjedtségű német jövevényszó. A hajóvontatók is ismerik a hajó, csónak bordáinak nevéként. A *bókony* és a *kisafa* közötti hasonlóságra viszont alkalmanként felhívta a figyelmemet egy-egy adatközlő (pl. Szákszend, Kocs), mert véleményük szerint a *kisafa* vagy *kisefa* némileg hosszabb és szélesebb, mint az általánosan használt *hámfa*. Hossza 80-90 cm, szélessége 6-8 cm. A *kisafán* gyakoribb a vasalás a végeken, mint a *hámfákon*.

A *bókony*, *bókon* a kocsi vagy a lovas szán rúdja alá erősíthető eszköz, amelyre felcsatolják a *hámfákat*. Részének elnevezése egységes az Észak-Dunántúlon: *bókonyfa*, *bókonytasni* (a *bókony vasalása*), *bókonyszeg*. Kevésbé elterjedt és minden bizonnyal újabb keletű elnevezése a *mozgó ferhéc*. A második világháború után készült kocsiknak mindig van *ferhéük*, de nem minden esetben van rajtuk *bókonytartó*. A legtöbb esetben kétlovas fogatnál használatos a *bókony*, de régebben előfordult, hogy egy lovat fogtak csak eléje, és nem volt a kocsin *ferhéc*. Ilyenkor kikötötték a *bókonyt*, s lényegében *ferhécként* használták. A *bókony* hossza 90-110 cm között változhat.

⁴⁰⁸ Herman 1914. 94.

⁴⁰⁹ Timaffy 1985. 14.

A *bókonyt* elsősorban a nehéz kocsiknál kedvelték. A fuvaros kocsikon célszerűbb volt a *bókony* használata, mint a *ferhécé*, mert a nehéz teher alatt a jobban húzó ló megszakadna, de a *bókony* kiegyenlíti a húzóerő közti különbséget. A *bókony* és a *nyakló* használata összefügg.⁴¹⁰ A *nyakló* alkalmazásával a *bókony* mozgása miatt előadódható egyenetlen csapkodását a kocsi elejének a lovak könnyen kiegyenlítik. A kontóskönyvben gyakorta szerepel a *nyakló* vasalása is a kovácsmunkák között.

Nem véletlen, hogy az egyes hámfa alkalmazásának első adata 1916 végéről származik, mikor az ínséges háborús idők bekövetkeztek.⁴¹¹ Az egyik leggyakoribb munka a sínhúzás volt a műhelyben. Megjelennek a féderes üléssel rendelkező járművek is a kontóskönyv lapjain. Ezeknek azí alkatrészeknek a javítása is a kovács feladata volt.

A különböző hordók abroncsaival való munkák szereplése a könyvben alátámasztja, hogy a más vidékeken működő kádárok egyes részfeladatait is elvégezte az értő kovácsmester.

A kéziszerszámok javítását, nádalását, élezését tekinthetjük a harmadik legjellemzőbb feladatkörnek. A kontóskönyv vezetésének ideje alatt mindvégig készítették és javították a széna- és szalmavágókat, a kaszaüllőket, baltákat és fejszéket. Egyes esetekben a megrendelő foglalkozásához kötődően sikerült a szerszámkészlet elemeit feltárni. Így például a malombérlő Deutschländer Vilmos rendszeresen élesíttette a kővágókat, javíttatta a malom gépezetét.⁴¹²

A másodlagos funkcióban használatos, takarékos megoldások részeként a kovácsmester rendszeresen készített az elvásott eszközökből, szárvágókat, nádvágókat.⁴¹³ Gyakran javították a rossz hordókat, abroncsokat. Előfordult, hogy a „hordó oldalát bepléhezték abroncsok alá.”⁴¹⁴

A kovácsmester szakmai ügyességét és szinte általános feladatait igazolják az apróbb-nagyobb bejegyzések, melyek a megrendelők házaihoz, eszközeihez szükséges fémmegmunkáló feladatokat őrizték meg számunkra.⁴¹⁵ Egyes bejegyzések igazolják a tatai gazdálkodók technikai eszközeinek változatos és modernizálódó jellegét. Így szerepelnek a különböző permetezőgépek, kénegező, répaórló javításai is.

A kovácsmester állatgyógyító tevékenységét elsősorban a gyógypatkók alkalmazása jelezte a könyv adatai közül. Az egyik legfontosabb tavaszi, illetve őszi munka az ekevasélezés volt. Ez sok munkával járt, hiszen kikalapálást követően reszelni, megedzeni, élezni is kellett az ekevasat.

Az állandó megrendelők rendszeresen készpénzben fizették adósságukat. Azokban az esetekben – ez átlagban a munkáknak csak 15 %-a –, amikor az elvégzett munka fejében pénz helyett más szerepel ellenszolgáltatásként, a legkülönbözőbb megoldások fordulnak elő. Az évek során fuvar, ledolgozás, termény-kenyér gabona, takarmány, bor, nyersanyag egyaránt szerepel az elszámolásban.⁴¹⁶ Előfordul a vegyes fizetés, mikor egy részét az összegnek kész-

⁴¹⁰ Vö. Kemecsi 1998. 176–177.

⁴¹¹ A háborúra utal egy 1915. november 20-i bejegyzés, mely szerint „1 avitt patkó katona lóra én adtam”. (67.o.)

⁴¹² 1916. március 3-án a malomgépezethez készült 1 új csavar, a talicskára sín, csákány élezése (73–74. o.)

⁴¹³ Pl. „vellából kapacs csinálva” 1915-ben. (68. o.) vagy „kaszából 2 nyélbe írtó csinálva” (71. o.)

⁴¹⁴ Molnár János 1918. (70. o.)

⁴¹⁵ Így pl. kapuforgó forrasztás, hernyószedő rugó javítása, kapukulcs forrasztása.

⁴¹⁶ Szerepel: kukorica, bab.

pénzzel, más részét terménnyel fedezték.⁴¹⁷ A pénz helyetti ellenszolgáltatások aránya elsősorban az első világháború utolsó évében növekedett meg.⁴¹⁸ Előfordult az is, hogy a kovácsmester a neki hitelező csemegekereskedő (Weisz Henrik) adósságának egy részeként szerepeltette a saját adósságát. Szintén olcsóbbá tette a munkát, mikor a megrendelő hozta a felhasznált nyersanyagot („vasat hozott”). Az ilyen jellegű bejegyzések aránya igen alacsony a kontóskönyvben, nem éri el a 2%-ot sem.

Hasonló eredményekre jutottak a korábbi szakirodalomban szereplő kontóskönyvek adatai alapján azok kutatói is. Boross Marietta 1974-ben írja le a Kisalföld déli részéről származó könyv segítségével annak szerepét a kovácsmester tevékenységében. Bodgál Ferenc példamutatóan alapos munkájában pedig egy ároktői kovács kontóskönyve alapján rekonstruálja a mester tevékenységét 1910 és 1920 között.⁴¹⁹

Az általam felkutatott könyv is tartalmaz ebből az időszakból részletes adatokat, így lehetséges egy falusi kovács és egy mezővárosi iparos munkájának, árainak az összehasonlítása (1. melléklet). A mezőkövesdi közösségi kovács munkadíjai lényegesen alacsonyabbak voltak a tatai mesterénél. A könyv vezetésének idején zajlott pénzügyi válság, infláció a termény-készpénz arányt nagymértékben befolyásolta.⁴²⁰ Természetesen az állandó megrendelők a hitelezett munkák ellenértékét év közben több részletben törlesztették. A nagykereskedő vagy kocsmáros megrendelők pontosan betartva a negyedéves határidőt törlesztették addigi megrendeléseik árát. A kisebb gazdák között rendszeresen előfordult, hogy a tartozás egy részét átvitték a következő évre. Az aprólékos gonddal vezetett nyilvántartásban csupán egyetlen alkalommal bukkantam annak nyomára, hogy az adós nem fizette ki a kovács munkájáért járó összeget. Ebben az esetben bírósági úton szerezte meg a mester a jogos munkadíjat. A könyv bejegyzései megőrizték az ügyvéd költségeit is.

Az állandó megrendelők névsorának összeállításakor nyilvánvalóvá vált, hogy a gazdálkodó családok akár több generáción keresztül is ragaszkodtak a megszokott iparos munkájához. Az özvegyek, önállósodó fiúk, testvérek megmaradtak akár több évtizeden keresztül is a kovács megrendelői között. A parasztgazdák mellett a városi polgárok, iparosok, kereskedők közül is többen szerepelnek a hosszú névsorban. A városban működő piarista gimnázium, illetve az állami főreáliskola is éveken keresztül dolgoztatott a mesterrel. A leggyakrabban, évente általában csak 18-20 név szerepel. Ezek a megrendelők minden évben legalább 15-20 alkalommal fordultak különböző munkával a mesterhez. A többi állandó munkaadó általában évente csak 4-5 alkalommal dolgoztatott.

A könyvben szereplőkön kívül az abból hiányzó megrendelők köre is meghatározható. Érthető, hogy egyetlen alkalommal sem található az uradalom részére végzett munkáról feljegyzés. Ahogy a tatai helyőrség, úgy a grófi uradalom is a saját külön műhelyével végez-

⁴¹⁷ Pl. 1914. október 10. 1 új kiskocsi készült Dávid Sándornak fája 32 kr, tengely 90 kr, a vasai 38 kr körül adott 100 krt, adott összesen 15 zsák kukoricát 3 K zsákja. (65. o.)

⁴¹⁸ A vitás helyzeteket is megőrizte a könyv pl: 1918. április 25-én ifj. Szalai Józsefnél szerepel egy bejegyzés „elküldtem, mert 5 kilo krumplit 6 K akart adni.”

⁴¹⁹ Boross 1974. 109. Bodgál 1967. 202–217.

⁴²⁰ Pl. 1918 novemberében 4 új patkó ára 8.40 volt, míg 1915-ben 8 új patkó volt 8.80 kr.

tette el az adódó kovácsmunkákat. Az is megállapítható, hogy a tóvárosi gazdák, kereskedők nem a tatái kovácsnál végeztették el a javítási munkákat. A város vonzaskörzetében fekvő közeli Kocs, illetve – a tatái plébániához is tartozó Naszály község lakosai közül azonban annak ellenére többen is dolgoztattak a tatái mesterrel, hogy falujukban is működött mindvégig a könyvben szereplő időszakban kovácsmester. Hasonló eredményre jutott Szilágyi Miklós az anyai nagyapja által Tiszafüreden vezetett kontóskönyv, kiegészítő források és szóbeli emléktanyag alapján. Az általa végzett vizsgálatokból megállapítható volt, hogy a kovácsmester elsősorban a módosabb parasztok részére dolgozott, de a megrendelők között nem tett különbséget, mindenkinek azonos árért dolgozott.⁴²¹

A terepmunkán napjainkban esetenként nehezebben folytatható kutatásokat meghatározó módon segíthetik a tatái kovács kontóskönyvéhez hasonló írásos források, melyek ritkán kerültek be közgyűjteménybe, többnyire magánkézben maradtak fenn. A családi tulajdonban megmaradt kontóskönyvek föltárása az egykori mesterek leszármazottainak közreműködésével különösen eredményes lehet. A forrástípus elemzésével kirajzolódhat egy mezővárosi kisiparos tevékenysége, megrendelői köre, kapcsolatrendszere és célzottan a helyi hagyományos közlekedéskultúra egyes jellemzői.

1. melléklet

Tatai kovács kontóskönyve alapján összeállított munkadíjak 1915-1916-ból (vö. Bodgál 1967.207–212). Tata Kuny Domokos Múzeum Helytörténeti gyűjtemény 89.69.1. lt.sz.

sínhúzás - stráfkocsin	6 Korona
sínhúzás nagykocsin	5 Korona
srófos patkó új	1 Korona 10
patkó griffelve	1 Korona
avitt patkó én adtam	0,40 Korona
avitt srófos patkó én adtam	0,50 Korona
2 új kerék vasalás,	
sin, puska, karika, czugpánt,	
lőcsfejre pánt	össz. 14 Korona 60.
2 új kerék koptató	0,60 Korona
juha vasalása	2 Korona
új oldal lőcsös kocsi	2 Korona
hámfa vasalása	0,40 Korona
új nyújtó vasalás	
új pánttal	1 Korona
lőcskarika, kámva	1 Korona 60

⁴²¹ Szilágyi 2009b.

új bókonyseg	1 Korona 20
új bókony vasalás	8 Korona
új kocsi vasalása	253 Korona 60

Munkadíjak 1930-ból.

2 új löcsfejre új pánt	1 Pengő 20
2 új löcskámva	5 Pengő 60
2 új patkó	3 Pengő
2 avitt patkó	1 Pengő 60
új ráf	60 fillér
2 új puska	1 Pengő 20
4 kerékre erős avitt sin húzás	10 Pengő 40
1 új saroglya újjal vasalva	4 Pengő
2 agykarika forrasztás	1 Pengő
1 új srófós patkó elől	2 Pengő 20
hámfára 1 tasni forr.	60 fillér
új bókonyseg	80 fillér
4 új löcsfej igazítva	2 Pengő

2. melléklet

Dobos Pál tatai gazda 1917. évben a kováccsal végeztetett munkái, a kontóskönyv feljegyzései alapján.

1917. január 20.	Lerovás: adott 50 Kor. hozott szenet	24 Kor.
január 23.	1 zabla összezsínálás	60
január 25.	5 új srófós patkó 12 K.	1 új platnieszeg 40
február 3.	1 avitt srófós patkó rövidebbre lukasztva bele 2 hegyes sarok 1 K 60	nyaklókba 3 új csat 60
február 14.	csikóra első-hátsó nagy 4 sarkos patkó	6 K
február 26.	5 db. új pántszeg	6 K 50
március 3.	új ferhécz horog 1K, bele új sróf	50
március 20.	új patkó elől nagy	1 K 80
március 26.	2 ásó kalapálás	80
március 28.	2 ekevas élesítés 1K 60, lukvágó élesítés	1K 20
április 27.	új patkó elől 1K80, ekevas élesítés 80, ösztöke köpü élesítése	60
április 28.	2 új patkó elől 3K60, 2 új platlisszeg	1K 40
május 3.	3 új 6K, és 1 avitt patkó	1K

május 8.	ekevas élesítés	1K
május 21.	ekevas élesítés	1 K
június 7.	kapálló 3 vasa élesítés 3K, vasa és 2 oldal vasa igazítás	2 K
június 12.	kapálló vasa igazítás 80, oldal sticniszeg új csatos vasai részelve	1 K 60
június 18.	kaszanyélre 3 új pánt	1 K
június 23.	új patkó hátsó	2 K
július 3.	1 új nagypatkó elől	2 K
július 9.	új patkó hátsó	2 K
július 13.	eketaliga tengelygörbülés igazítás 1 K, ki és bekötés vánkossa felől újabb toldás 80, ráborított igazítva 80, nagyczugba toldás 1K, új erősebb sráf 1K 20, új kis kerékre 4 agykarika 1K 60, küllőkre új karika 2 K, 1 új és 1 avitt puska belecsinálás 30, 1 sín húzva új lukak ráfurva 1 K, 1 új kerékszeg	1K 20 60
július 18.	1 ekevas élesítés	1 K
július 19.	2 új patkó elől	3 K 60
július 25.	rostahajtó tengely törve 1 k60, villaág ránittelés 40, vasvágó élesítés 40	
július 27.	1 erős sín húzás 5K, talpkimetszés 2 agykarika 1K20, puska beleszorítás	50
augusztus 1.	1 új fergettyű vasalás 2 K, 2 hátsó sín húzás, talpkimetszés 8 K 3 agy 2K 10,	
augusztus 11.	erős hátsó sín húzás 6 K, talprepedésbe 2 új sróf 1k 40,	
augusztus 8.	adott 50 kilo árpát	
augusztus 13.	kiskocsi kereke új sín 10 K, felhúzás 7K, 1 agy és 1 szél karika ekevas élesítés 1 K	
augusztus 22.	3 új patkó 7 K	
augusztus 29.	ekevas élesítés 1 K	
szeptember 5.	1 új 2 avitt patkó 2 K 40,	
szeptember 26.	oldalakra 2 új löcskar. borítás, 4 új pánttal lukak beékelve új toldásra új löcskar. borítás toldásra borítás 2 pánttal, 2 alsó belecsinálás egyik végénél 1 középső 2 szélső spanga rácsinálva 3 új kis sróf, 1 saroglyatartó új pánttal összesen É 25 K	
október 5.	1 avitt patkó elől 1 K30	
október 8.	ekevasélesítés 1K 20	
október 27.	2 ekevas élesítés 2 K 40	
október 29.	adott 80 K	
október 30.	2 avitt patkó hátul én adtam 3 K 40, kiskocsi oldaltoldása felső borítás újracsinálva 1 K, avit szélsőbe ráf 60, fergettyű kopásra 1 új borítás 1K, 1 új saroglyatartó 3 K, másik oldalra 1 új saroglyatartó új pánttal 3K, felső végére új karika 60,	

rudszárny törésre 2 új borítás 1 új sráf és 1 pánttal 4 K,
ferhéc leborítás és felvasalás 2 K, 1 új hasló felvasalás 1 K,
czugok 1-1 fele meczve új muter rájok 1K 20
november 3. 3 új patkó 7K 80
november 10. 4 új patkó 2 hátsó felhúzva 11K 20
november 16. új patkó elől 2K 60
december 10. 4 első 4 sarkos 20 K, 2 hátsó sarkos 9K 20
december 13. 2 új 4 sarkos hátsó felhúzva 6 K
december 27. 3 új erős sin 1 K 20

összes kiírva 270, 30 K lerovás 103 K

maradvány 167, 30 K

1918. január 11. fizette

5. ÖSSZEGZÉS

A fentiekben összefoglaltak természetesen nem helyettesítik a paraszti közlekedés és jármű-kultúra komplex szemléletű szintézisét. Elsősorban az analízis különböző megoldási lehetőségeit vázoló esettanulmányok segítségével inkább támpontokat kívántam megfogalmazni a további kutatások érdekében. Az egymástól térben igen távol eső regionális elemzések azonos módszertanra épülve készültek. Reményeim szerint igazolják a néprajzi terepkutatások létjogosultságát napjainkban is. Szintén a sokoldalú felhasználhatóság bemutatása volt a célja történeti – levéltári forrásokat elemző esettanulmányoknak.

Nyilvánvaló, hogy különösen egy esettanulmányokat alkalmazó munka nem léphet fel a teljesség igényével. Különösen fontos a továbblépés, a korábban kevesebb hangsúlyt kapott forrásokra, kutatási-elemzési irányokra felhívni a figyelmet. Ilyennek vélem a közgyűjteményekben őrzött – s csak alacsony arányban bemutatott – hagyományos járművek kutatását.⁴²² Ennek – a regionális ismereteket érdemben pontosítani képes gazdag tárgyi emlékhagyomány – a feltáró igénye indokolta egy országos gyűjteményi katalógus munkálatait. Évtizedes igény ellenére is csak a fenti kutatástörténeti fejezetben vizsgált korszakon túl 2012-ben valósult meg a hazai közgyűjtemények egy részében őrzött különböző kerek járművek katasztere, amely pedig a kutatások számára részint közvetlen támogatást nyújthat, részint a távlati feladatok összehangolását is segítheti.⁴²³ Az elkészült DVD-ROM a magyarországi szabadtéri néprajzi múzeumokban és a Néprajzi Múzeum gyűjteményeiben található hagyományos kerek járművek tárggyűjtését ismerteti. A hagyományos járműkultúra etnográfiai szempontú elemzése adja a DVD-ROM-on megjelenő értelmező tanulmány elsődleges háttérét. A bevezető tanulmány a történeti áttekintést követően foglalkozik a járművek készítésének megoldásaival, a használat idő- és térbeli eltéréseivel, a munkafolyamatban való szerepköröknek formáival. A tanulmány a gyűjteményi egységnek a néprajzi leírásán és rendszerezésén, valamint az etnológiai vonatkozások értelmezésén túl felvázolja a magyar kulturális örökség, az anyagi műveltség jelentős tárgyainak kultúrtörténetét is. A gyűjteményi DVD-ROM katalógusban bemutatott tárgyhasználat földrajzi kiterjedése átfogja a Kárpát-medence teljes területét, különösen a 19-20. század fordulójának idejére vonatkozóan.

A hagyományos járművek a múzeumokban, s különösen a tájházakban, falumúzeumokban és skanzenekben igen gyakran részei a kiállításoknak. A különböző kiállításokban megőrző-

⁴²² Vö. Kóczyánné Szentpéteri 1993.

⁴²³ Kóczyánné Szentpéteri 1993. Kemecsi 2012b.

dött járművek jellemzőinek megismerésével, egy megbízható adatbázis létrejöttével könnyebbé válik a ma még egyes területeken bizonytalan kocsi, illetve szekérkörzetek körülhatárolása is. A különböző intézményekben a speciális szakismeretet igénylő szekerek és kocsik nyilvántartása igencsak különböző szinten valósult meg. Ezért kellett kidolgozni azt a részletes adatfelvevő lapot, melyet minden gyűjtemény tárgyaitra egységesen alkalmaztak. A kidolgozott adatlapon egységes kritériumrendszer alapján szerepelnek az adatok s a legjellemzőbb alkatrészek méretei is. Ezáltal föloldhatóvá vált az a zavaró tényező, hogy egyes járművek esetében a helyi ismertségű mértékeket (sukk, különböző colok) rögzítették a nyilvántartásokban. Az adatlap kidolgozásában meghatározó jelentőségű volt a kutatástörténeti korszakot indító Paládi-Kovács-tanulmányban kidolgozott kritériumrendszer. Számos esetben a helyszíni kutatás eredményeként sikerült korábban leltározatlan, vagy tévesen adatolt tárgyakat is beazonosítani. Több esetben megvalósult a gyűjteményekben található össze nem tartozó elemek kiszűrése, s előfordult, hogy évtizedek óta lappangó alkatrészeket is sikerült felkutatni és beazonosítani. Az elkészült DVD segítségével a jövőben várhatóan lényegesen szakszerűbb, hitelesebb múzeumi nyilvántartása készülhet a hagyományos járműveknek. A DVD-n szereplő, az alkatrészeket bemutató ábra, a részletes leírások, a bevezető tanulmány értelmezést segítő megállapításai, s nem utolsósorban a részletgazdag fényképek érdemben támogathatják a nyilvántartási feladatok megvalósítását is.

A muzeológiai tevékenységgel egyenértékűnek tekinthető a hivatásos fotós által végzett részletes fényképes dokumentáló tevékenység. Minden járműről a szakmai instrukciókat figyelembe vevő, a muzeológus által megjelölt jellemző elemeket hangsúlyozottan bemutató fotósorozat készült. A teljes fényképes adatbázis közel 8.000 fényképet tartalmaz.⁴²⁴ Ebből került egy válogatás a DVD-re. Ezáltal minden korábbi szakmai publikációnál bőségesebb, adatgazdagabb és jobb minőségű fényképes adatbázis vált publikussá.

A feltárt gyűjtemények értelmezéséhez elengedhetetlen a vonatkozó magán- és közgyűjteményi anyagok ismerete. Ezért különösen értékes az Ópusztaszeren kiállított járművek között a Perényi János magángyűjtő tulajdonában lévő tárgyak szerepeltetése is a DVD-n. A szabadtéri néprajzi múzeumok és a Néprajzi Múzeum műtárgyainak egységes elvek alapján történő bevonása a katalógusba a téma részletesebb, pontosabb megismerését, átfogóbb kép kialakítását tette lehetővé. A katalógus nagy segítséget nyújt a nehezen meghatározható tárgyak leltározásában és a gyűjtemény kultúr- és ipartörténeti hátterének ismertté tételében. Olyan tudományos bázist jelent a kutatások kiteljesedéséhez, amit a vonatkozó tematikával foglalkozó szaktudomány évtizedek óta hiányolt.

A kutatómunkában a Szabadtéri Néprajzi Múzeum és a Néprajzi Múzeum gyűjteményei mellett a hazai szabadtéri múzeumok (Zalaegerszeg, Szenna, Ópusztaszer, Nyíregyháza, Szombathely) vonatkozó tárgyai is szerepelnek. Az első kutatási lépcsőt terveim szerint követi a második, amelyben a Közlekedési Múzeum, a Mezőgazdasági Múzeum és a hazai kocsigyűjtemények (pl. Mátészalka, Parád, Bábolna) vonatkozó tárgyai is feldolgozásra kerülnek. A megyei és nagyobb települési múzeumok vonatkozó gyűjteményi anyagainak feltárása nyilvánvalóan már szintén csak közreműködő szakemberek bevonásával végezhető el, a prog-

⁴²⁴ Az adatbázis a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum Adattárában kutatható.

ram harmadik fázisaként. A gyűjteményi anyagot elképzeléseim szerint a negyedik fázis teszi teljessé, amelyben a hazai tájházak, falumúzeumok kiállításaiiban szereplő járművek kutatása valósulhat meg. Ez a muzeológiai szempontokat érvényesítő feltáró kutatás véleményem szerint érdemben segítheti a hiányzó egységes szempontokra épülő helyszíni kutatások pontosítását.

A közlekedés témájú kutatások eredményeinek muzeológiai szempontokat érvényesítő bemutatása ösztönző hatású lehet a kutatások kiterjesztésére is.⁴²⁵ Részben ezzel a szándékkal készült a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum Kisalföld tájegységében 2013-ban megnyílt állandó kiállítási egység is.⁴²⁶ A kiállítás a Szabadtéri Néprajzi Múzeum gazdag járműgyűjteményéből mutat be válogatást. A kiállításon szereplő járművek időről időre cserélődnek. A különböző funkciójú, paraszti használatból a múzeumba került kocsik és szekerek mellett felbukkannak a polgári és az úri közlekedés járművei éppúgy, mint a 20. század második felében végbement modernizáció eredményeként készített gumikerekes, modern alvázra épített kocsik is. Az intézmény sajátos és egyedülálló lehetőségeit felhasználva kombinálja a tárlat az ún. termes és szabadtéri múzeumi kiállítások lehetőségeit, a legkorszerűbb nemzetközi tapasztalatokra építve.

A NKA Múzeumi Kollégiuma által négy ütemben támogatott következetes restaurálási program eredményeként sikerült több rendkívül veszélyeztetett járművet megmenteni és bemutatásra alkalmas állapotba hozni. A korábban rendkívül rossz állapotú járművek konzerválási és rekonstrukciós program után alkalmasak lettek egyes táji változatok hiteles bemutatására. A szokáscselekmények és a kocsik, szekerek összefüggéseit jelzi a kiállítás látványos figyelemfelkeltő eleme is, a pajta tetejére kívülre elhelyezett demonstrációs kocsi. A számos néprajzi gyűjtéssel adatolható tréfás szokás megjelenítése alkalmas arra, hogy az időszaki tárlat helyszínére felhívja a múzeumi tájegység látogatóinak figyelmét.

A kiállításban a hagyományos ún. látványtári elemeket ötvözi a modern multimédia és az interaktivitás eszközkészleteivel. Az állományvédelmi szempontból megfelelően installált szekerek és kocsik mellett és között érintőképernyős kiállítási egységek segítségével ismerhetik meg a látogatók a hagyományos közlekedés kulturális jellemzőit. A korábbi klasszikus skanzenekre jellemző kiállításoktól különböző megoldásként a legmodernebb technikai eszközök, a digitális technika feltételrendszereinek széles körű alkalmazására törekszik a tárlat. Közvetlen és hatásos üzenethordozói csatornát tesz lehetővé a korszerű QR kód, melynek múzeumi alkalmazási kereteit a nemzetközi trendek is keresik. A letölthető információ elsősorban éppen az egyébként a látogatók elöl elrejtett „háttér-információt” tartalmazza, azaz a járművekre vonatkozó restaurálási tevékenység szerkesztett és fotókkal gazdagon illusztrált dokumentációját. A kiállítás nagy hangsúlyt fektet az interaktivitás lehetőségeinek kialakítására. A nagyméretű pajtában érintőképernyős monitorok segítségével egy interaktív – több korosztályi szintet is tartalmazó, tehát eltérő nehézségi fokon készült – feleletválasztós kvízzjáték segíti a hagyományos járműkultúra jellemző ismereteinek közvetítését. A pajtában bemutatásra kerülő műtárgyak mellett kiemelt a szerepe a hiteles műtárgymásolatként készülő tárgyaknak

⁴²⁵ Paládi-Kovács 2003a. 222.

⁴²⁶ Kemecsi 2013.

is. Ezek az interaktivitást szem előtt tartva az „életnagyságú szekér puzzle” részeként a könyvnyű típusba tartozó jármű szét-, illetve összeszerelését bemutató fotók/leírás segítségével a látogatók számára is kipróbálhatóvá teszik az összeállítást. A közlekedéssel, járművekkel foglalkozó kiállítás nem mellőzheti a járműveket készítő iparosok – a „kerekesek”, kovácsok – munkájának kutatását és részleges bemutatását sem. A hagyományos járműkészítő tevékenységet megőrző iparosok, a Magyarországi Kovácsmíves Céh tagjainak segítségével készült film hitelesen mutatja be a komplex munkafolyamatot. A napjainkban működő, jó értelemben vett kézműves hagyományokat őrző közösség tevékenységére is kitér a tárlat.

Az időszaki kiállításhoz a tematika hangsúlyos történeti elemeit összefoglaló kétnyelvű kiadvány készült.⁴²⁷ A paraszti járműkultúra gazdag példatárát felhasználva a kiállítás megkísérli a mobilitás történeti jellemzőinek hiteles és ma is tanulságos bemutatását. Nyilvánvaló, hogy a múzeumi feldolgozás egyszerre hordozza magában a tömörítés és egyszerűsítés ismérveit. A komplex ismeretátadásai folyamatként megvalósuló tárlat választ kíván adni jelenkori kérdésekre, és hétköznapijainkban közvetlenül hasznosítható tudáselemeket nyújt a látogatók számára.

A közlekedés néprajzának hiteles és pontos bemutatásához elengedhetetlen a fogatolás, a járműkészítés témaköreinek kapcsolódó kutatása. A kerékgyártómesterség történetét korszerű szempontoknak megfelelően összefoglalja egy 2014-ben megjelent monográfia,⁴²⁸ azonban továbbra is hiányzik a járműkészítésben alapvetően fontos kovács szakmáról is egy hasonló szintézis jellegű munka. A magyarországi kovácsokról, főbb termékeikről készült több alapos tanulmány sem helyettesítheti egy ilyen összefoglaló igényű munka elkészítését. Egy ilyen szintézisnek már természetes módon kell épülnie a kovácsmesterség történeti rétegeinek elemzésekor a szakmai szervezetek múltjáról megismerhető adatokra éppúgy, mint az eszközökben, termékekben és az egyéni életutakban megismerhető adatokra. A járműalkatrészek modernizációs folyamatát a 19. századtól lehet nyomon követni. A változások azonban tájanként, sőt akár településenként is más-más ritmusban következtek be. Ez a jelenség és a már jelzett hiányos, az egységes szempontokat nélkülöző néprajzi leírások nehezítik a járműtipológia megvalósítását.

A járművek mellett a készítésük során alkalmazott munkaeszközök leírását segítik a múzeumokban, magángyűjteményekben fellelhető anyagok. Napjainkban is lehetséges még műhelyfelszerelést és egy-egy eszközt, járművet, illetve alkatrészeket gyűjteni, de ez a lehetőség egyre szűkül. A terepmunkán megismerhető adatok szerencsés esetekben egészen rendkívüli eredményességgel jelenhetnek meg a kutatásban, de a 21. század második évtizedében ennek esélye rohamosan csökken.⁴²⁹ Számos esetben bukkanhat az elszánt kutató padlásokon rejtőző, a használatból rég kikerült tárgyakra, azonban a hiteles és informatív tárgytörténetek megismerése már ennél sokkal ritkább. Sajnálatos módon a múzeumokban és tájházakban megmaradt tárgyak is rendkívül adathiányosak.

⁴²⁷ Kemecsi 2013.

⁴²⁸ Cseh 2014.

⁴²⁹ Paládi-Kovács 2003a. 222.

A különböző archivális források körében a céhes és ipartestületi emlékek, a hagyatéki leltárak, limitációk, kontóskönyvek mellett a különböző cím- és lakjegyzékeket is elemezniük kell a kutatóknak. A képi és írott források köre tovább bővíthető a 19. század óta iparosújságokkal, termékkatalógusokkal, egykori mesterek és magángyűjtők anyagaival, vagy az iparrajziskolák, enciklopédiák megmaradt archivális forrásaival.⁴³⁰ Ikonográfiai és írott források alapján még mindig bővíthető a magyar középkor, kora újkor járműveinek ismerete.

A közlekedés és szállítás tradicionális eszközeinek, tárgyainak kutatásában a hazai etnográfának még vannak adósságai. Egész tájak, korszakok maradtak napjainkig feltáratlanul. A szakszavak, tájszavak értelmezésre várnak, tárgyrajjal kiegészülő magyarázatra és elemzésre. Továbbra is sajnálatos tény, hogy kevésbé ismerjük az erdélyi népcsoportok és tájak hagyományos járműveit formai és szerkezeti szempontból. A tárgykör egész magyar kutatásáról megállapítható, hogy szűkében van a hiteles, megbízható tárgyleírásoknak és a méretarányos, pontos rajzoknak.⁴³¹ A különböző járművek tárgytörténeti kutatása nem nélkülözheti az interdiszciplináris összefogást. A néprajz elsősorban a legújabb kori tárgykészlet tipológiai rendjének kidolgozásával és tárgyföldrajzi képének megrajzolásával, illetve összehasonlító néprajzi vizsgálatokkal járulhat hozzá a tudományközi együttműködéshez. Ezeken a területeken segítheti elő a kerek járművek kultúrtörténetének vizsgálatát is, melyben nyilvánvaló a régészet meghatározó jellege. A közlekedés tematikájú kutatások kiteljesedése szempontjából elengedhetetlenül fontosnak ítélem a hagyományos járműkultúra változási folyamatának részletes elemzését. A 20. századi magyarországi életmódváltozások egyik meghatározó szegmense a közlekedési kultúra modernizációja. Ennek az egykori életvilágokat alapvetően átformáló folyamatnak a feltárása a járművek használatának – készítésének komplex témájában is igen nagy kihívást jelent a néprajzkutatók számára.

⁴³⁰ Kemecsi 2011. Szulovszky (szerk.) 2005. 27–60. Cseh 2013. 2014.

⁴³¹ Paládi-Kovács 2003a. 221–222.

6. FELHASZNÁLT IRODALOM

Albert Ernő

- 1991 Adatok a ditrói tutajozás és szekeresség történetéhez. In: Halász Péter (szerk.) *A Duna menti népek hagyományos műveltsége*. Budapest, 385–392.

Appadurai, Arjun

- 1996 Fogyasztás, időtartam, történelem. *Replika*, 21–22. 81–99.

Árva Judit – Granasztói Péter

- 2000 Inventáriumgyűjtemény. In: *A Néprajzi Múzeum Gyűjteményei*. 697–713. Budapest.

D. Askercz Éva

- 1976 Polgári otthonok a 17–18. századi Sopronban. *Arrabona*, 18. 89–143. Győr.

1970/72 *Atlas der deutschen Volkskunde (ADV)*.

Barna Gábor

- 1981 Zur kulturellen Bedeutung der Flösserei auf der Theiss und auf der Hármás-Körös. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. 157–159. Budapest.

Balassa M. Iván

- 2007 A szomszédos országok magyarságának bemutatási lehetőségei a Szabadtéri Néprajzi Múzeumban. *Ethnographia*, 2007/1 85–104.

Bálint Sándor

- 1976 A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete I. rész. In: *Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1974–75/2. Szeged.

- 1977 A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete II. rész Közlekedés. In: *Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1976–1977. 5–76.

Balogh István

- 1965-66 A lófogatok Debrecenben a XVIII-XIX. Században. *Ethnographia*, LXXVI. 161–186, LXXVII. 74-92, 229–253.

Balogh Jolán

- 1985 *Mátyás király és a művészet*. Budapest.

Barabás Jenő

- 1963 *Kartográfiai módszer a néprajzban*. Budapest.

Baran L.

- 1973 Transport in Czechoslovakia an Ethnographical and Social Phenomenon. In: *Land Transport in Europe*. Ed. Fenton, A. – Podolák, J. – Rasmussen, H. 57–89. København.

- Bockhorn O.
1973, 1978 Wagen und Schlitten im Mühlviertel I–II. Linz.
- Bácskai Vera
1965 *Magyar mezővárosok a XV. században*. Budapest.
- Benedek H. János
1997 Egy moldvai parasztcsalád gazdálkodása. *Krizsa János Néprajzi társaság évkönyve* 5. 210–223.
- Bencsik János
1993 *Tokaj társadalma a tárgyak tükrében (1774–1849)*. Sátoraljaújhely.
- Benda Gyula
1984a Zala megyei nemesek életviszonyai a XVIII. században. In: Hofer Tamás (szerk.) *Történeti Antropológia*, 313–327.
1984b Egy Zala megyei köznemesi gazdaság és család a XVIII. század közepén (Parraghy László hagyatéka). *Agrártörténeti Szemle*, XXVI. 1–84.
1988 *A keszthelyi uradalom 1850 előtti hagyatéki és vagyoni összeírásai I. Keszthely 1711–1820*.
1989a Inventárium és paraszti gazdaság a XVIII–XIX. században. *Zalai Gyűjtemény*, 28: 241–249.
1989b A lakásfelszereltség változásai Keszthelyen 1790–1848. In: Novák László – Selmeczi László (szerk.) *Építészet az Alföldön* II. Nagykovács, 133–160.
1992 Az anyagi kultúra történeti vizsgálata: inventárium, kvantifikáció, osztályozás. In: *Közelítések. Néprajzi, történeti, antropológiai tanulmányok Hofer Tamás 60. születésnapjára*. 383–387. Budapest.
1995 *A keszthelyi uradalom 1850 előtti hagyatéki és vagyoni összeírásai II. Keszthely, 1821–1849*. Budapest.
1997 Kézművesek és gazdák vagyona Zalaegerszegen az osztályos egyezségek tükrében (1762–1850) In: *Zalaegerszeg évszázadai. Városháza történeti tanulmányok*. Zalaegerszeg, 217–250.
2003 *Zsellérből polgár – társadalmi változás egy dunántúli kisvárosban. Keszthely társadalma 1740–1849*. PhD disszertáció.
2005 *A keszthelyi uradalom 1850 előtti hagyatéki és vagyoni összeírásai III. Szőlőhegyek*. Budapest.
2006 *Társadalomtörténeti tanulmányok*. Budapest
- Benda Gyula – Horváth D. Tamás
1987 *A hagyatéki összeírások feldolgozásának módszertani kérdései*. Kézirat.
- Benda Gyula – Király Ferenc
1989 Iparosok egy kisváros társadalmában. Keszthely 1711–1850. In: *VI. Kézművesipar-történeti Szimpózium*. Veszprém. 31–47.
- Berkes Katalin
1999 Fejezetek a kerékpár és a kerékpározás néprajzi kutatásához. In: *Hálók Egyetemi dolgozatok Szilágyi Miklós 60. születésnapja alkalmából* 71–96. Budapest.

- 2005 Szeker-karuca-huluba, moldvai adalékok a szekerek táji típusainak kérdéséhez In: *Parasztélet, kultúra, adaptáció*. Szerk. Báti Anikó – Berkes Katalin – Elter András – Nobilis Júlia. Budapest 121–138.
- Bíró Donát
1992 A szászrégeni lovaskocsi-gyártás. *Művelődés*, 2. sz., 32–33.
- Bodgál Ferenc
1959 Községi kovács a mezőkövesdi matyóknál. *Néprajzi Értesítő*, 44. 81–96.
1960 A miskolci talyiga. *Ethnographia*, LXXI. 524–536.
1964 Kovács limitációk Magyarország északi területéről a XVII–XVIII. századból. *Néprajzi Közlemények*, IX. 1. 272–291.
1965 A miskolci kovács és kerékgyártó céh. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* V. 299–316.
1967 Az ároktői kovácsok. *Ethnographia*, 88. 202–217.
1968 A kovácsmesterség kutatása. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* VII. 157–170.
1971 A kovácsok lógyógyítása. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* X. 457–486.
- Bodó Sándor
1981/a Iga és járom. *Ethnographia*, 92. 298–306.
1981/b Jochformen in Mitteleuropa. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. Hrsg. Paládi-Kovács A. Budapest, 137–143.
1987 A fogatok szerepe a paraszti társadalom ünnepein. *Egri Múzeum Évkönyve* XXIII. 305–310.
1990 *A magyar paraszti termelés igaerejének története*. Debrecen.
1991 *A Bodroghöz állattartása*. Miskolc.
1994 Válasz Gunda Béla és Paládi-Kovács Attila opponensi véleményére. *Ethnographia*, 105. 636–642.
- Bockhorn Olaf
1973 *Wagen und Schlitten im Mühlviertel* I–II. Linz.
- Bogataj, J.
1989 *Domace obrti na Slovenskem*. Ljubljana.
- Boehler, Jean-Michel
1996 *Une société rurale en milieu rhénan, la paysannerie de la plaine d'Alsace, 1648–1789*. Strasbourg.
- Boross Marietta
1974 Kovácsműhely Szilsárkányból. *Néprajzi Értesítő*, LVI. 105–119.
- Bödeker, Hans-Erich
1994 Marchands et habitat: Le Nord-Ouest d'Allemagne vers 1800. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* 41 (4): 571–600.
- Buczko József
1994 *Kovácsmesterség Hajdúnánáson*. Debrecen.
- Campbell, Colin
1996 A modern fogyasztói étosz rejtélye. *Replika*, 21–22. 117–139.
- Cseh Fruzsina
2008 Kerékgyártó mesterség Tardonán az 1950–60-as években. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* XLVII. 535–547.

- 2009 Az elmúlás fázisai. A kerékgyártó-mesterség példája. *Tabula*, 12 (2) 233–246.
- 2010 Kerékgyártó mesterség és szekérbiztosítás Bácskában. *Bácsország*, 3. (54) 12–15.
- 2011 A kerékgyártó mesterség eszközkészletének változása a 19-20. században. *Ethno-Lore*, XXVIII. 149–179.
- 2012 Újabb 20. századi források a kerékgyártó mesterség ipartörténetéhez. Két bognár pénztárkönyv forráskritikai értelmezése. In: Márkusné Vörös Hajnalka (szerk.) *Céhládától az adatbázisig. Új utak és eredmények az ipartörténet kutatásában*. 321–345. Veszprém.
- 2013 A kerékgyártó mesterség termékei a limitációkban. *Ethnographia*, 124. 3. sz., 321–337.
- 2014 *A kerékgyártó mesterség múltja Magyarországon*. Életmód és Tradíció, 13. Budapest.
- Cserenyák László
- 1998 *Fogatos járművek, szekerek, kocsik, hintók Magyarországon a XIX–XX. században*. Debrecen.
- Csik Antal
- 1997 A löcsös parasztkocsi készítése Kiskunmajsán. *Cumania*, 14. 181–206. Kecskemét.
- Csiszár Árpád
- 1982 Az ökörtartás a szatmár-beregi kisparaszság életében. In: *A nyíregyházi Jósza András Múzeum Évkönyve XV–XVII*. 132–154. Nyíregyháza.
- H. Csukás Györgyi
- 2009 Kovácsmunkák a 17-19. századi árszabásokban. In: Nagy Zoltán – Szulovszky János (szerk.) *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 187–193. Szombathely.
- H. Csukás Györgyi (szerk.)
- 2004 *Az Mester Emberek Műveinek árazása. Vasárosok, kovácsok, kerékgyártók, kaskötők árszabásai (1626–1821)* Budapest.
- Czakó Sándor
- 1978 Új szerszám született In: *Dunatáj*, 69–76.
- Dankó Imre
- 1981 Bulgarian Carts in the Rodope Mountains. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*, 101–106. Budapest.
- 1985 A bárándi közlekedés és árucseré néprajza. In: *Báránd története és néprajza*. Szerk. Balassa Iván. 385–411. Báránd.
- 1991 *A javak cseréjének néprajza*. Debrecen.
- 1992 *Régi vásáraink világa*. Debrecen.
- Domonkos Ottó
- 1956 Kovács árjegyzék. *Néprajzi Közlemények*, 1. 276–280.
- Domonkos Ottó – Nagybákay Péter szerk.
- 1992 *Magyarország kézművesipartörténetének válogatott bibliográfiája*. Budapest.
- Dömötör Sándor
- 1958 Hetési igafajták. *Néprajzi Közlemények*, III. 4. sz. 150–153.
- 1980 Kocsikenés és hájazás Vas megyében. *Savaria*, 9–10. (1975–76) 227–230.
- Ecsedi István
- 1911 A debreceni fogatok. *Néprajzi Értesítő*, XII. 36–53.

Erdélyi Zoltán

- 1958 Faközéltítés a Bernecebaráti környéki erdőkben. Román számkó. *Ethnographia*, 69. 381–408.

Ernst József

- 1989 *Régi magyar fogatok*. Budapest.

Farkas József

- 1984 Lovaskocsik és szekerek. In: *Tanulmányok Szatmár néprajzához*. Szerk. Ujváry Zoltán. 169–196. Debrecen.
1992 Hagyományos teherhordás és közlekedés Mátészalkán és környékén. In: *Mátészalka néprajza*. 145–154. Debrecen.

Fél Edit

- 1941 *Kocs 1936-ban*. Budapest.

Fél Edit – Hofer Tamás

- 1961 Az átányi gazdálkodás ágai. *Néprajzi Közlemények*, 6 (2).
1964 A monografikus tárggyűjtés. Az átányi példa. *Néprajzi Értesítő*, 46: 5–89.
1997 *Arányok és mértékek a paraszti gazdálkodásban*. Budapest.
1974 *Geräte der Átányer Bauern*. Zweiter Teil, I. Der Wagen. Budapest, 55–103.

Fenton, A. – Podolák, J. – Rasmussen, H. (eds)

- 1973 *Land Transport in Europe*. Copenhagen.

Fodor István

- 1991 A magyar szekerezés kezdetei. In: *Történelem, régészet, néprajz*. 145–154. Debrecen.

Forró Katalin

- 1997 A váci Reitter család és a kocsigyártás. In: *Luxusiparok IX. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém, 1996. szeptember 27–28*. 101–110. Budapest–Veszprém.

Fábián Margit

- 1996 Andrásfalvi fuvarosok. *Néprajzi Látóhatár* 1–2. sz., 222–234.

Földes László

- 1960 Járom, szekér és készítésük a csíkmegyei Ditró községben. EA 6682 (kézirat).
1981 Die geschichtliche Typologie der Pferdegebisse bei den Ungarn. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. 145–148. Budapest.

Galhano, F.

- 1972 *O carro de bois em Portugal*. Lisboa.

Gráfik Imre

- 1971 Szállítás és közlekedés Szentendre szigetén. *Néprajzi Közlemények*, 15. 3–188.
1972a Csúszójárművek. Kérdőívek és gyűjtési útmutatók 11. Budapest (Néprajzi Múzeum – Szabadtéri Néprajzi Múzeum).
1972b „Velemér völgyi gerencserek” – a Néprajzi Múzeum kiállítása. *Ethnographia*, 83. 1. 163.
1976/78 A szállítás és közlekedés kutatása. In: *Dissertationes Ethnographicae*, II. 123–151.
1981 Schiffschleppen auf den ungarischen Flüssen. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa* 149–156. Budapest.
1983 Az áru útja a szállítás forradalma előtt. *Ethnographia*, 94. 1–36.
1985 Velemér völgyi gerencserek. *Vasi Szemle*, 3. 381–388.

- 1992a A paraszti társadalom rétegződésének tárgya – esztétikai vonatkozásai. In: *Jel és hagyomány. Etnoszemiotikai tanulmányok*. 195–211. Debrecen.
- 1992b Tárgyi kultúra levéltári források tükrében. In: *Jel és hagyomány. Etnoszemiotikai tanulmányok*. 213–224. Debrecen.
- 2000 Közlekedésgyűjtemény. In: *A Néprajzi Múzeum gyűjteményei* (főszerk. Fejős Zoltán). Budapest, 131–148.
- 2002 *A nyereg*. A Néprajzi Múzeum tárgykatalógusai – Catalogi Musei Ethnographiae 6. Budapest, 63–64.
- Granasztói Péter
- 1998 Eltűnt mindennapok nyomában. Mezővárosi társadalom a tárgyak tükrében (Kiskunhalas 1760–1850) *Tabula*, 1. (1–2) 25–59.
- 2000 A tárgyaktól a tárgyak rendszeréig. Két példa a faktoranalízis alkalmazására. In: Bódy Zsombor – Mátay Mónika – Tóth Árpád (szerk.) *A mesterség iskolája. Tanulmányok Bácskai Vera 70. születésnapjára*. Budapest, 87–109.
- 2001 *Az ágyszéktől a selyemkanapéig – A kiskunhalasi lakáskultúra változása 1760 és 1850 között*. Néprajz szakdolgozat.
- 2003 Lakóterhasználat, házberendezési típusok egy alföldi mezővárosban. Kiskunhalas, 1760–1805. In: K. Horváth Zsolt – Lugosi András – Sohajda Ferenc (szerk.) *Léptékváltó társadalomtörténet. Tanulmányok Benda Gyula tiszteletére*. Budapest, 395–415.
- 2005 *A lakáskultúra változása egy alföldi mezővárosban Kiskunhalas, 1760–1850*. PhD disszertáció kézirat.
- 2008 Lakáskultúra és társadalmi változás Kiskunhalason. (három nemzedék bútorválasztásának története a Redempciótól a 19. század közepéig) In: *Parasztok és polgárok Tanulmányok Tóth Zoltán 65. születésnapjára*. Budapest, 123–151.
- 2010 *Az eltűnt mindennapok nyomában. Kiskunhalas 1760–1850*. Budapest.
- Gribaudo, Maurizio – Alain Blum
- 1990 Des catégories aux liens individuels: l'analyse statistique de l'espace sociale. *Annales ESC* 45 (6): 1365–1402.
- Gulya István
- 2006 Kerékgyártók. In: Veres László – Viga Gyula (szerk.) *Kézművesipar Északkelet – Magyarországon*. 59–64. Miskolc.
- Gunda Béla
- 1966 *Gaffeldrögen i Karpaterna. Kulturspeglingar Studier tillagnade*. S.O. Sansson. 109–123. Karlshamm.
- 1977 Sommerschlitten im Nordungarn und in der Slovakei. *Ethnologia Slavica*, 8–9. 121–138.
- 1981 Die Probleme der traditionellen menschlichen Traggeräte auf der Balkanhalbinsel und in den Karpaten. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*, 9–23. Budapest.
- 1993 Opponensi vélemény Bodó Sándor: A magyar paraszti termelés igaerejének története című kandidátusi értekezéséről. *Ethnographia*, 105. 621–628.

Güntner Péter

1997 A soproni lakáskultúra a századfordulón. *Soproni Szemle*, 3. 21–31.

Györffy István

É.n. (1934) Teherhordás, közlekedés, jármű. *A magyarság néprajza II.* 247–273. Budapest.

Halász Péter

1994 A ló és a szarvasmarha gazdasági jelentősége a moldvai magyaroknál. *Studia Comitatus*, 24. 25–35.

Hardy, Jean-Pierre

1983 Niveaux de richesse et intérieurs domestiques dans le quartier Saint-Roch a Québec, 1820–1850. *Material History Bulletin*, 17. 63–94.

Hála József

1994 Emberi erővel mozgatott kerek és csúszó járművek Perőcsényben. In: *Néprajzi tanulmányok Ikvai Nándor emlékére II.* Studia Comitatus 24. Szerk. Novák László. Szentendre, 99–108.

Hegyí Imre

1978 *A népi erdőkielés történeti formái.* Budapest.

Herczeg Mihály

1983 A szállítás és közlekedés eszközei Hódmezővásárhelyen. In: Dömötör János – Tárkány Szűcs Ernő (szerk.): *Kiss Lajos Emlékkönyv.* 245–271. Hódmezővásárhely.

Herman Ottó

1910 Debreceni lófogatok. *Magyar Nyelv*, VI. 49–58.

1914 *A magyar pásztorok nyelvkincse.* Budapest.

Hofer Tamás

1957 Jobbágy hagyatéki leltárak és becsük a keszthelyi Festetics uradalomból 1785–1847. *Agrártörténeti Szemle*, 285–327.

1959 Két gyergyói udvarház a XVIII. században. *Néprajzi Közlemények*, 4 (1–2) 265–277.

1983 *A „tárgyak elméleté”-hez. Felszerelések és tárgye gyűttesek néprajzi elemzése.* Népi Kultúra – Népi Társadalom, Budapest.

Hoffmann Tamás

1988 Előszó. In: *A keszthelyi uradalom 1850 előtti hagyatéki és vagyoni összeírásai I.* Keszthely, 1711–1820. XIII–XIX. Budapest.

1989 Karre, Wagen, Kutsche Ammerkungen zum Ortsnamen Kocs Geburtsort von Zsigmond Bátky. In: *Ideen, Objekte und Lebensformen; Gedenkschrift für Zsigmond Bátky.* Székesfehérvári István király Múzeum Közleményei. 29. 219–226.

Horváth D. Tamás

1987 *Egy mezővárosi iparos a reformkor kezdetén – Steindl György keszthelyi kézműves hagyatéka. Rendi társadalom – polgári társadalom.* 173–178. Salgótarján.

Hajas Andrea

1986 *A nagykanizsai kovácmesterség szakszókincse.* Budapest.

Hegyí Imre

1979 *A népi erdőkielés történeti formái.* Budapest.

- Herczeg Mihály
1983 A szállítás és közlekedés eszközei Hódmezővásárhelyen In: *Kiss Lajos Emlékkönyv*, szerk. Dömötör János. 245–271. Hódmezővásárhely.
- Haáz Ferenc Rezső
1942 *Udvarhelyszéki famesterségek*. Kolozsvár.
1994 Az udvarhelyszéki székely szekér. In: Haáz Ferenc Rezső: *Udvarhelyi tanulmányok*. Székelyudvarhely, 39–47. (első közlése: 1932. *Néprajzi Értesítő*, XXIV. 10–19.)
- Halász Péter
1994 A ló és a szarvasmarha gazdasági jelentősége a moldvai magyaroknál. *Studia Comitatensia*, 24. 25–35.
- Idu Petre
1972 Mijloace traditionale de transport. In: Nicolae Dunăre (red): *Tara Birsei*. Bucuresti 360–373.
- Imreh István
1980 Utak, utazások, szállítások Erdélyben. *Művelődés*, 8–9. sz. 74–76.
- Jakó Zsigmond
1957 Az otthon és művészete a 16–17. századi Kolozsváron. In: *Emlékkönyv Kelemen Lajos születésének nyolcvanadik évfordulójára*. Bukarest, 361–393.
- Jenkins J. Geraint
1972 *The English Farm Wagon. Origins and Structure*. Newton Abbot.
1992 *Agricultural Transport in Wales*. Cardiff.
- Jordán Károly
1959 *Bognár kisipar*. Budapest.
1973 *Bognár szakmai ismeret*. Budapest.
- Jordán Károly – Kóczyánné Szentpéteri Erzsébet.
1977 A Kölber kocsigyár története. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve III*. 1974/75. 213–237. Budapest.
1981 A Misura kocsigyár története. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve V*. 1979/80. 311–337. Budapest.
- Juhász Antal
1985 *Az életmód és tárgyi ellátottság. Szeged története 1686–1849*. 2. 439–483. Szeged.
1989 Szegedi parasztek hagyatéki leltárai 1784–1824. In: *Történeti-néprajzi források a XVIII–XIX. századból*. Szerk. Égető Melinda – Filep Antal. (Documentatio ethnographica, 13.) 139–174. Budapest.
1991a Fafeldolgozás. In: *Magyar Néprajz III. Kézművesség*. 412–464. Budapest.
1991b *Parasztagazdaságok munkaeszközei. Szeged története 1849–1919*. 3. 297–298. Szeged.
- Katona Imre
1961 A kubikoskordé és a kordésmunka. *Ethnographia*, LXXII. 56–85.
- Kecskés László
1969 A komáromi szekeresgazdák. *Irodalmi Szemle*, 12, Nr.10. 885–905. Pozsony.
1978 *A komáromi mesterségek*. 85–105. Budapest–Bratislava.

Kemecsi Lajos

- 1994 Emberi erővel végzett teherhordás a Gerecse vidékén. In: *Paraszti élet a Duna két partján* II. Szerk. Körmendi G. 59–77. Tatabánya.
- 1996 Népi közlekedés a Gerecse vidékén II. In: *Paraszti élet a Duna két partján* III. Szerk. Körmendi G. 58–81. Tatabánya.
- 1997 Népi közlekedés a Gerecse vidékén II. In: *Paraszti élet a Duna két partján* III. Szerk. Körmendi Géza. 58–81. Tatabánya.
- 1998 *Szekerek, kocsik, szánok Paraszti járműkultúra Észak-Dunántúlon*. Budapest.
- 1999a Járműkészítő iparosok Észak-Dunántúlon. In: *Tanulmányok a kézműipar történetéből*. Veszprém. 79–96.
- 1999b Adatok az ácsi számartartás kérdéséhez. *Ethnographia*, 110. 103–111.
- 1999c Adalékok a Komárom-Esztergom megyei árucsere néprajzához. In: *Paraszti élet a Duna két partján* IV. 49–68. Tata.
- 1999d Adatok a tatai fazekasság történetéhez. In: *Komárom-Esztergom Megyei Múzeumok Közleményei* 6. 345–388.
- 1999e Az észak-dunántúli paraszti járműkultúra néhány jellemzője. *Ethnographia*, 110. 2. sz., 255–263.
- 2001 A paraszti járműkultúra kutatása az elmúlt negyedszázadban (1975–2000). In: *Számadó. Tanulmánykötet Paládi-Kovács Attila tiszteletére*. Bp. 537–554.
- 2002a Die ungarische Kutsche und Europa. In: *The First Millennium of Hungary in Europe*. Debrecen, 293–304.
- 2002b Magyar Néprajz II. Közlekedés szállítás fejezet ismertetése. *Ethnographia*, 113. 3–4. sz. 329–340.
- 2003a Életmódtörténet és a hagyatéki leltárak (Kutatástörténeti vázlat) *Ház és Ember*, 16. Szentendre. 167–176.
- 2003b Az észak-dunántúli paraszti járműkultúráról. In: *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények*. Közlekedési Múzeum, Budapest, 45–54.
- 2005 Kocsigyártás. In: *A magyar kézművesipar története* szerk. Szulovszky János, Budapest, 435–441.
- 2006 Erdélyi épületegyüttes a szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeumban 27–29. *Néprajzi Hírek*, 2006/1–2.
- 2007 Szánok a Gerecsében. *Agria*, XLIII. 85–97. Eger.
- 2009 Miről árulkodik egy kontóskönyv? In: Nagy Zoltán – Szulovszky János (szerk.) *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 203–208. Szombathely.
- 2011 Egy feltárássra váró forrástípus: az ipari rajziskolák mintalapjai. *Ethnographia*, 122. 2. sz. 139–156. Domonkos Ottóval közösen.
- 2010 Adatok a hétfalusi közlekedéskultúrához. In: Bali János – Báti Anikó – Kiss Réka (szerk.) *Inde Aurum – Inde Vinum – Inde Salutem. Paládi-Kovács Attila 70. születésnapjára*. 324344. Budapest.
- 2012a *A kocsi kocs. Művelődéstörténeti és néprajzi tanulmány – The cart of Kocs. A study in art history and ethnography – Die Kutsche von Kocs. Eine kunsthistorische und ethnographische Studie*. Kocs.

- 2012b *Hagyományos járművek országos gyűjteményi katalógusa*. A Szabadtéri Néprajzi Múzeum Tárgykatalógusai 3. DVD. Szentendre.
- 2012c A hagyatéki leltárak ipartörténeti tanulságai. In: Márkusné Vörös Hajnalka (szerk.): *Céhládától az adatbázisig. Új utak és eredmények az ipartörténet kutatásában*. 205–215. Veszprém.
- 2013 *A magyar kocsi – The hungarian Cart*. Skanzen füzetek, 2013. Szentendre.
- Keszi-Kovács László
- 1948 *A magyar népi közlekedés kutatása. Közlekedés, teherhordás, hír- és jeladás*. Budapest.
- 1981 Leistenwagen im Karpatenbecken. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. Hrsg. Paládi-Kovács A. 107–116. Budapest.
- Kiss Ilona
- 1990 A kovácsmesterség szakszókincse Ács községben. *Limes*, 1. 99–117.
- Kiss Lajos
- 1937 Díszített jármok Szabolcs vármegyében. *Néprajzi Értesítő*, XXIX. 308–320.
- Klamár Zoltán
- 2005 Egy magyarkanizsai bognárdinasztia története a családi jegyzetfüzet és iratanyag tükrében. In: Bati Anikó – Berkes Katalin – Elter András – Nobilis Júlia (szerk.) *Parasztélet, kultúra, adaptáció*. 13–34. Budapest.
- Kóczyánné Szentpéteri Erzsébet
- 1977 Budapest kocsigyártó ipara a századfordulón. *Közlekedéstudományi Szemle*, 27. 2. 81–85. Budapest
- 1979 A fővárosi kocsigyártó ipar története a tőkés fejlődés kezdetétől az első világháborúig. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, IV. 1976/78. 249–311. Budapest.
- 1981 The Coachmaking Trade and the Coachmakers in Hungary. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. 131–136. Budapest.
- 1993 Teherszállító fogatolt járművek a hazai közgyűjteményekben. In: *VIII. Kézművesipartörténeti Szimpózium Veszprém 1992. november 9–11*. Veszprém 81–88.
- 1995 A kocsigyártás mesterei. In: *IV. Nemzetközi Kézművesipartörténeti Szimpózium Veszprém, 1994. 11. 9–11*. 122–126. Budapest–Veszprém.
- 1997 Díszhintók és dízkocsik a 19. században. In: *Luxusiparok IX. Kézművesipartörténeti Szimpózium, Veszprém, 1996. szeptember 27–28*. 93–100. Budapest–Veszprém.
- 2005 Hintógyártás In: *A magyar kézművesipar története*. Szerk. Szulovszky János Budapest, 441–444.
- Kocsis Aranka
- 1997 A vajkai szék nemesei. Pozsony.
- Kocsis Gyula
- 1988 Hagyatéki leltárak. Cegléd 1850–1900. *Ceglédi Füzetek*, 24. Cegléd.
- 1993 Ceglédi háztartások tárgyi ellátottsága a 19. század második felében. *Ceglédi Füzetek*, 28: 33–46.
- 1997 Hagyatéki iratok Cegléd 1755–1820. *Ceglédi Füzetek*, 33. Cegléd.
- 2010 Fogatok, kerek járművek Pest megye régióiban a 19. század közepén. In: Bali János – Bati Anikó – Kiss Réka (szerk.) *Inde Aurum – Inde Vinum – Inde Salutem. Paládi-Kovács Attila 70. születésnapjára*. 129–141. Budapest.

Korkes Zsuzsa

- 1982 Adatok a tiszazugi kovácmesterséghez. In: *Kunszentmárton és a Tiszazug kisipara*. 489–506. Szolnok.

Kós Károly

- 1972 Az árucseré néprajza. In: *Népélet és néphagyomány*. 9–51. Bukarest.
1976 Hétfalusi szekeresség. In: *Tájak, falvak, hagyományok*. 80–103. Bukarest.
1972 *Népélet és néphagyomány*. Bukarest.

Kósa László

- 2001 *Hét szilvafa árnyékában*. Budapest.

Kothencz Kelemen

- 2012 *Kovácsok kézjegye. A sükösdí kovácmesterek munkavégzése és kapcsolatrendszere a 19. század első felében*. Baja.

Kovács Lehel István

- 2005 *Hétfalusi csángó tájszógyűjtemény*. Kolozsvár.

Körmendi Géza

- 1999 Népi kismesterségek Komárom-Esztergom megyében. In: *Paraszti élet a Duna két partján* IV. Tata, 7–48.

Kőrösi Ilona

- 1984 Kecskeméti testamentumok a 17–19. századból. In: *Múzeumi kutatások Bács-Kiskún megyében*. 119–125. Kecskemét

Kropf Lajos

- 1897 Még egyszer a kocsiról. *Egyetemes Philológiai Közlöny*, 254–258.

Kunt Ernő

- 1974 A „bakiszekér” Pányokon. A Miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 13. 119–124. Miskolc.

Liszka József

- 1992 Egy fékező eljárás: a csúszó. In: *Fejezetek a szlovákiai Kisalföld néprajzából*. 63–67. Budapest.

Magyar Néprajzi Atlasz III. Szerk. Barabás Jenő. Budapest.

Magyar Néprajzi Lexikon I–V. Ortutay Gyula főszerk. 1977–1982. Budapest.

Márkus Mihály

- 1938 A nyíregyházi taliga. *Néprajzi Értesítő*, XXX. 213–221.

Márton Gyula

- 1970 Adatok egy szánalkatrész nevének ismeretéhez a romániai magyar nyelvjárásokban. Klny. *A Nyelv és Irodalomtudományi közlemények*, XIV. évf. 2. sz. Kolozsvár.

Mathieu, Jocelyne

- 1984 Le mobilier contenant. Traitement comparatif Perche-Québec, d'après des inventaires de biens après décès des XVIIe et XVIIIe siècles. *Material History Bulletin*, 20. 1–18.

Meiners, Uwe

- 1985 Wohnkultur in süddeutschen Kleinstädten vom 17. bis zum 19. Jahrhundert. Soziale Unterschiede und Wertestrukturen. In: *Nord-Süd Unterschiede in der städtischen und ländlichen Kultur Mitteleuropas*. Münster.

- Milosevic, M – Brevinac, P.
1974 *Sociologija seoskog saobraćaja u Srbiji*. Beograd.
- Molnár Erzsébet
1992 Az abszolutizmus kori közlekedés képi ábrázolása. *Közlekedéstudományi Szemle*, 42. 4. 150–154.
- Mohrmann, Ruth-E
1984 A városi népi kultúra kvantitatív elemzésének lehetőségei és határai. *Ethnographia*, 95. (3): 429–443.
1989 *Alltagswelt im Land Braunschweig* 1–2. Münster.
- Moseley, M. J. – Herman, R. G. – Coles, O. B. – Spencer, M. B.
1997 *Rural transport and accessibility*. Norwich.
- Nagy Balázs
1995 *Régi parasztfarművek Háromszéken*. Szakdolgozat ELTE BTK Tárgyi Néprajz Tanszék (kézirat). Budapest.
- Nagy Zoltán
2004 *Körmend mezőváros kézművesei a XVIII–XIX. században*, Szombathely.
- Orbán Balázs
1873 *Székelystörtelem, régészeti, természetrajzi s népművészeti szempontból*. Barcaság VI. kötet. Pest.
- O. Nagy Gábor
1965 *Mi fán terem?* Budapest.
- Paládi-Kovács Attila
1965 A keleti palócok pásztorkodása. *Műveltség és Hagyomány*, VII. Debrecen.
1973a Szállítás mállás lovakkal a Gömör-Tornai Karsztvidéken. *Ethnographia*, 84. 549–558.
1973b Batyuzó lepedők és elnevezésük Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* XII. 431–462. Miskolc.
1973c Néhány megjegyzés a magyar parasztság teherhordó eszközeiről. *Ethnographia*, 84. 511–526.
1973d A magyar parasztság kerek járműveinek történeti és táji rendszerezéséhez. *Néprajzi Közlemények*, XVIII. 1–79.
1979 *A magyar parasztság rétgazdálkodása*. VII. A széna szállítása. 311–369. Budapest.
1981a A hagyományos vízfordó módok és eszközök a Kárpát-medencében. *Ethnographia*, 92. 307–333.
1981b Water Carrying Yokes in the Carpathian Basin. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. 85–92. Budapest.
1982 *A Barkóság és népe*. IV. fejezet, Közlekedés, szállítás. 67–80. Miskolc.
1984a A magyar szekér a Kárpát-medencében. In: *Tanulmányok Szatmár néprajzához*. Szerk. Ujváry Zoltán. 157–168. Debrecen.
1984b Hagyományos közlekedés és szállítás. In: *Répkönyvtár*. Szerk: Szabadfalvi József – Viga Gyula 141–169. Miskolc.
1985 Der ungarische Wagen in Karpatenbecken. *Ethnographica et Folkloristica Carpathica*, 4. 23–32. Debrecen.

- 1987 Szekér és kocsi. In: *Magyar Néprajzi Atlasz*, III. 191–205. sz. térképlapok. Szerk. Barabás Jenő. Budapest.
- 1989 A szállítás és közlekedés hagyományos eszközei a Palócföldön. In: *Palócok*, III. Szerk. Bakó Ferenc. 333–377. Eger.
- 1990 Hungarian Hay Wagons in the Eigtheenth and Nineteenth Centuries. In: *Tools and Tradicions*. (Ed. Cheape, h.) 101–106. Edinburgh.
- 1991 Opponensi vélemény Bodó Sándor: A magyar paraszti termelés igaerejének története című kandidátusi értekezéséről. *Ethnographia*, 105. 629–635.
- 1997a Szekerek és fogatok a honfoglalás korában. *Ethnographia*, 108. 175–204.
- 1997b Szánfélék és szánrészek nevei. In: *Szavak – nevek – szótárak. Írások Kiss Lajos 75. születésnapjára*. Szerk. Kiss Gábor és Zaicz Gábor 298–310. Budapest.
- 1998a Paraszti járművek néhány 18. századi árszabás tükrében. In: *Isten áldja a tisztas ipart. Tanulmányok Domonkos Ottó tiszteletére* 365–377. Sopron.
- 1998b Ochsen und Pferdeschlitten im Karpatenbecken. In: *Kultuuri mõista püüdes* (Trying to Understand Culture) 133–142. Tallin.
- 1999a Két felföldi szekértípus (Láncos lajtorja és nyári szekér). In: *Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, XXXVIII. 943–959. Miskolc.
- 1999b Népi gazdálkodás a Bódva völgyében. In: Bodnár Mónika – Rémiás Tibor szerk. *Tanulmányok a Bódva völgye múltjából*. Putnok, 235–375.
- 2001 Közlekedés, szállítás In: *Magyar Néprajz* II. (Főszerk. Paládi-Kovács Attila) Gazdálkodás. Budapest, 912–973.
- 2003a Szekerek, szánok, fogatok a Kárpát-medencében. Szentendre.
- 2003b Szánfélék és szánrészek nevei. In: *Szekerek, szánok, fogatok a Kárpát-medencében*. Szentendre, 197–209.
- 2003c Néhány megjegyzés a kerek járművek történeti és modern formáiról a magyar nyelvterületen. In: Paládi-Kovács Attila. *Szekerek, szánok, fogatok a Kárpát – medencében*. Szentendre, 41–42.
- 2009 Közlekedés, szállítás, járművek In: *Magyar Néprajz* (Főszerk. Paládi-Kovács Attila) I.2. Táj, nép, történelem 76–81, 180–186, 330–339, 533–542. Budapest.
- 2013 Népi gazdálkodás a Bódva völgyében. Közlekedés és szállítás. In: *Munkák, emberek, hiedelmek a Bódva mentén*. Életmód és Tradíció 11. Budapest, 128–159.
- Paládi-Kovács Attila (szerk.)
- 1981 *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. Budapest.
- Paquet, Gilles – Wallot, Jean-Pierre
- 1983 Structures sociales et niveaux de richesse dans les campagnes du Québec, 1792–1812. *Material history Bulletin*, 17. 25–45.
- Pap István
- 1994 Szállítás, anyagmozgatás és eszközei Nagykörösön (adatközlés) In: *Studia Comitensis*, 24. Néprajzi Tanulmányok Ikvai Nándor emlékére II. 119–129. Szentendre.
- Páll István
- 1989 18. századi adatok a Zemplén és Szabolcs megye közötti építőkö-forgalomhoz és a tokaji átkelő szerepéhez. A Miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 26. 60–62.

- Péter László (szerk)
1980 *Szeged vasművészete*. Szeged.
- Petercsák Tivadar
1976 *Adatok a hegyközi szarvasmarhatartáshoz*. A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 15. 130–134. Miskolc
1981 Az erdő szerepe a Zempléni-hegyvidék népének életében. In: *Néprajzi tanulmányok a Zempléni hegyvidékről* (szerk. Szabodfalvi József) 43–61. Miskolc.
1992 *Az erdő az Északi-középhegység paraszti gazdálkodásában*. Debrecen.
- Pettkó-Szandtner Tibor
1931 (1996) *A magyar kocsizás*. Budapest.
- Pusztainé Madar Ilona
1973 Szekérszítés és -használat a székelyföldi Atyhán és az alföldi Sárrétudvariban. *Néprajzi Közlemények*, XVIII. 81–273.
1980 A nemesládonyi és a tompaládonyi szekér. *Savaria*, 9–10. 205–225 Szombathely.
1982 Bognármesterség a Tiszazugban. In: *Kunszentmárton és a Tiszazug kisipara*. 442–488. Szolnok.
- Rácz István
1984 *Debreceni vagyonleltárak 1717–1848*. Debrecen.
1989 *A debreceni cívisvagyron*. Budapest.
- Revel, Jacques
1996 Mikroszintű vizsgálat és társadalmi jelenségek konstruálása. *Aetas*, 2(4): 217–238.
- Roche, Daniel
1997 *Historie des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVIIe-XIXe siècle)*. Paris.
- Roth, Klaus
1980 Historische Volkskunde und Quantifizierung. *Zeitschrift für Volkskunde*, 76: 37–57.
- Repkény István
1992 *Szekerezés, kocsizás, szánkózás*. Kecskemét.
- Schweitz, Arlette
1984 *L'espace domestique rural en touraine septentrional (1850–1930). Les archives notariales et leurs apports documentaires*. PhD disszertáció, EHESS, Paris.
- Seres András
1970 Hétfalusi szekeresesség. *Falvak Dolgozó Népe*, XXVI. évf. 35. sz. 7.
- Sitkei Ferenc
2002 *A kocsifényezés*. Orosháza.
- Spóner Péter
2005 A kerékgyártó-mesterség múltja Északkelet-Magyarország történelmi vármegyéiben a céhkorszak végéig (Abaúj, Zemplén, borsod vármegye). *Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, XLIV. 155–171.
- Suba László
1994 A makfalvi szekeresesség. *Néprajzi Látóhatár*, III. 3–4. sz. 119–131.
- Szabó Mátyás
2014 Budai fuvarozás (1900–1950). *Néprajzi Értesítő*, XCV. (2013) 129–158.

Szabó Sarolta

- 1993 *Céhek Szabolcs vármegyében*. Nyíregyháza.
1997 A paraszti háztartások eszközellátottsága a XIX. század közepén Szatmár megyében. *Ethnographia*, 108. (1–2.) 305–313.

Szekeres Gyula

- 1987 *Kerégyártómesterség Hajdúböszörményben*. Debrecen.
1992 Kísérlet egy település szekérműkészletének tipológiai modellezésére. *Ethnographia*, 106. 463–480.
1999 Szekérvasalás Hajdúböszörményben. In: *A Hajdúsági Múzeum Évkönyve*. 69–108.

Szenti Tibor

- 1989 *A vásárhelyi lakóház eszközkészletének változásai*. Építészet az Alföldön, II. 99–131. Nagykőrös.

Szilágyi Miklós

- 1964 Adatok állattartásunk egy kevésbé kutatott problémájához. *Ethnographia*, 75. 279–282.
1978a Egy öreg kovács mondja. *Dunatáj*, 77–86.
1978b A XIX. századeleji paraszti vagyonelektárak forráskritikai értékelésének kérdéséhez. *Békési Élet*, 387–390.
1986 Új elemek a parasztság kultúrájában. *Forrás*, XVIII. 1 sz., 41–46.
1987 19. századi adatok a gyomai és mezőberényi népi építészetéről. *Ház és Ember*, 4. 43–54.
1995 Társadalom és műveltség Gyomán. In: *Mezővárosi társadalom – paraszti műveltség*. 164–260. Debrecen.
2009a A közlekedés és szállítás modernizációjának hatása a paraszti életmódra. In: *Paraszti hagyomány és modernizáció*. Budapest, 28–41.
2009b Egy kisvárosi kovács kapcsolatrendszere (a 20. század első felében). In: Nagy Zoltán – Szulovszky János (szerk.) *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 209–214. Szombathely.

Szulovszky János (szerk.)

- 2005 *A magyar kézművesipar története*. Budapest.

Szűcs Judit

- é.n. *A vizekhez kötődő munkák, iparok képviselői Csongrádon a XIX. században*. Elhangzott a VEAB rendezte X. Településtörténeti konferencián 1993-ban Győrben. Megjelenés alatt. 1–9.
1995a *Csongrád iparosainak szerepe a 19. századi mezőváros iparosainak társadalmában*. IV. Nemzetközi Kézművesipartörténeti Szimpózium Veszprém, 1994. 216–226. Budapest – Veszprém.
1995b *Női inventáriumok és a társadalom rétegződése (Csongrád XIX. század közepe)*. *Oppidum Csongrád*. 1995. 56–61. Csongrád.
1998 Egy csongrádi tímár hagyatéki leltára. *Ethnographia*, 109. 2. sz. 629–657.
1999 Kovácsok és bognárok Csongrádon a XIX. században. In: *Tanulmányok a kézműipar történetéből*. Veszprém, 69–79.
2009 „Egy kovács, nem kovács...” Csongrádi és szentesi kovács életrajzok és műhelyleltárak. In: Nagy Zoltán – Szulovszky János (szerk.): *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 215–222. Szombathely.

Takács Lajos

1985 A cserélhető (rövid és hosszú) karfás szekér eredetéhez. *Ethnographia*, 96. 327–329.

Tarisznyás Márton

1989 Az árucsere néprajzából. Szekeresek, tutajosok, vásárosok. In: *Gyergyó történeti néprajza*. 167–186. Bukarest.

Tarr László

1968 (1978) *A kocsi története*. Budapest.

Timaffy László

1966 Igás lószerszámok a Kisalföldön. *Néprajzi Értesítő*, 48, 223–236.

1967 Kúmetok a Kisalföldön. *Ethnographia*, 78, 176–188.

1968 A kisalföldi egyesigák. *Ethnographia*, 79, 170–182.

1979 Kisalföldi kocsik, szekerek. *Arrabona*, 21. 117–144. Győr.

1980 *Szigetköz*. Budapest.

1981 Transport mit Menschenkraft in Szigetköz. In: *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*. 79–83. Budapest.

1985 *A kisalföldi kocsik és szekerek szakszókincsének nyelvatlasza és szótára*. ELTE-MTA Nyelvtudományi Intézete, Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok 22. Budapest.

1991 Fémművesség. In: *Magyar Néprajz (főszerk. Paládi-Kovács Attila) III. Kézművesség* 245–283. Budapest.

Tóth László

1988 *A magyar fogathajtás*. Budapest.

Tárkány Szűcs Ernő

1960 Vásárhelyi testamentumok. Budapest.

1981 Magyar jogi népszokások. Budapest.

Tóth Ferenc

1983 *A makói parasztgazdaságok ellátottsága 1781-ben*. (A Makói Múzeum Füzetek 33.)

Tóth Zoltán

1989 *Szekszárd társadalma a századfordulón*. Budapest.

Tóth Béla

1899 *Magyar ritkaságok*. Budapest.

1900 *Mendemondák*. Budapest.

Túri Mészáros István

1912 A számár. *Magyar Nyelv*, VIII. 141.

Ujváry Zoltán

1995 Szekér-kocsi a folklórban. In: *Miscellanea I*. 161–170. Debrecen.

Vajkai Aurél

1959 *Szentgál. Egy bakonyi falu néprajza*. Budapest.

Vakarelski, Ch.

1969 *Bulgarische Volkskunde*. Berlin.

Vass Erika

2006 Tájegység születik? Erdély és Partium a Szabadtéri Néprajzi Múzeumban. *Néprajzi Hírek*, 35. 39–40.

- 2009 A Szabadtéri Néprajzi Múzeum Erdély épületegyüttesének 2008. évi munkálatai. *Néprajzi Hírek*, 2009/3. 9–13.
- Vass Erika – Buzás Miklós
- 2007a *Az Erdélyi épületegyüttes a Szabadtéri Néprajzi Múzeumban (Telepítési koncepció, 2006. november)* Ház és Ember 20. 227–268. Szentendre.
- 2007b A Szabadtéri Néprajzi Múzeum Erdély épületegyüttesének előzetes telepítési koncepciója. *Ethnographia*, 2007/2–3. 227–270.
- Vámszer Géza
- 1977 A csiki székely kőberes szekér. In: *Életforma és anyagi műveltség*. 184–189. Bukarest.
- Viga Gyula
- 1978/79 Északkelet-Magyarországi adatok a számartartáshoz. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, XVII–XVIII. 281–298.
- 1980 A gönci kólya. *A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei*, 18, 96–100. Miskolc.
- 1982 A számartartás Magyarországon. *Ethnographia*, 93. 448–462.
- 1983 Néhány szempont az állattartás marginális területeinek vizsgálatához. *A Miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei*, 21. 123–127.
- 1988 Az észak-magyarországi fuvarosok. Egy sajátos vállalkozói forma a hagyományos árucserében. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, 27. 383–407.
- 1990 *Árucseré és migráció Észak-Magyarországon*. Debrecen – Miskolc.
- 1991 Fuvaros közvetítők a Felföld és a magyar Alföld közötti árucserében. In: *Történelem, régészet, néprajz*. 209–220. Debrecen.
- 1994 Számartartás Magyarországon. In: *Huszonég néprajzi közlemény*. 111–134. Debrecen.
- 2002 Bodgál Ferenc 40 éve. In: Viga Gyula: *Miscellanea museologica. Officina Musei*, 12. 151–154. Miskolc.
- Viires, A.
- 1978 Russian Influence in East Baltic Wheeled Vehicposition for the Typological Classification of European Farm Wagons. In: *Ethnologica Europaea*, X. 76–87.
- 1980 *Talurahva veovahendid*. Tallin.
- Wiegmann
- 1973 *Kultureller Wandel im 19. Jahrhundert. Verhandlungen des 18. Deutschen Volkskunde-Kongresses in Trier vom 13. bis 18. September 1971*. Göttingen.
- 1978 *Kulturelle Stadt – Land-Beziehungen in der Neuzeit*. Münster.
- Zólyomi József
- 1974 Egy dejtári (Nógrád megye) gazda hagyatéki leltára 1855-ből. *Ethnographia*, 85. 1. 65–69.
- 1996 A Nógrád megyei parasztság lakástextíliái (1760–1960). I. *Néprajzi Értesítő*, 78. 103–139.
- 1997 A Nógrád megyei parasztság lakástextíliái (1700–1960). II. In: *Nagy Iván történeti Kör Évkönyv*. Balassagyarmat, 173–229.

7. KÉPJEGYZÉK

A borítón:

Szekér, Karcag, Szolnok m., 1952, Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106166

A belső oldalakon:

12. Szánkó, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113187
15. Szánkázás, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113241
16. Fogat szánnal, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113232
18. Ganét szállító juhász, Kunmadaras, Jász-Nagykun-Szolnok vm., 1906, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F7817
 - Magyar parasztok szamaras kordéval, Gerencsér, Nyitra vm., 1909, Lósy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F10446
 - Taligások, német vázlatfüzet lapja, 1822, akvarellal színezett tollrajz, ismeretlen német művész, Néprajzi Múzeum, R 13160
19. Ekhós szekeret hajtó parasztok, német vázlatfüzet lapja, 1822, akvarellal színezett tollrajz, Pest, ismeretlen német művész, Néprajzi Múzeum, R 13153
20. Egészvágás szekér, Csíkzsögöd, Csík vm., 1942, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F91021
21. Föld szállítása kordéval, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum F335597
22. Szekér, Karcag, Szolnok m., 1952, Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106165
 - Kétkerekű taliga, Tard, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F100462
 - Kocsi, Gencsapáti, Vas m., 1952, Raffay Anna felvétele, Néprajzi Múzeum, F103788
23. Kasos szekér, Hajdúhadház, Hajdú-Bihar m., 1952, Maác László felvétele, Néprajzi Múzeum, F107420
 - Tájkép kóberes kocsi, Erdélyi-érchegység, 1937, Szöllősy Kálmán felvétele, Néprajzi Múzeum, F303592
24. Kocsiülések árusítása, Pécs, Baranya m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F112109
 - Tejszállító taliga, Lajosmizse, Bács-Kiskun m., 1952, Bene Zsuzsanna felvétele, Néprajzi Múzeum, F110992

25. Szénásszekér, Szilvásszentmárton, Somogy m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F112018
26. Kasos kocsi a piacon, Nyíregyháza, Szabolcs-Szatmár m., 1965, Erdélyi Zoltán felvétele, Néprajzi Múzeum, F201776
27. Lovaskocsi, Hortobágy, Hajdú vm., 1947, Manga János felvétele, Néprajzi Múzeum, F327072
 - Szekér rakodáshoz készítve, Vitnyéd, Sopron vm., 1930 körül, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F211373
 - Kordély, Gyoma, Békés vm., 1928, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F174493
28. Lovaskordé, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, F335582
29. Kubikos kordék, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, 335608
 - Lovasszekérrel a poros úton, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, F335705
30. A diósjenői szekér és részei, tollrajz, Gönyey Sándor gyűjtése és rajza, 1939 körül, Néprajzi Múzeum, EA 186-os leltári számú kézirat 12. oldala
31. A makádi szekér és részei, Csete Balázs tollrajza, 1935, 34×45 cm, Néprajzi Múzeum, R 477
32. A makádi szekér részei alulnézetből, Csete Balázs tollrajza, 1935, 35,5×46 cm, Néprajzi Múzeum, R 478
35. Kerékgyártó műhely, Kiskunhalas, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1922 előtt, kiskunhalasi fényképész felvétele, Néprajzi Múzeum, F25976
36. Küllő beillesztése a kerékagyba, Tahitótfalu, Pest m., 1951, Raffay Anna felvétele, Néprajzi Múzeum, F101251
39. Kocsioldal fonása fűzvesszőből, Átány, Heves m., 1954, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F113705
40. Kerékgyártó, Karcag, Szolnok m., 1952, Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106411
43. Eladó kocsialkatrészek a heti vásáron, Hajdúböszörmény, Hajdú-Bihar m., 1955, Hofer Tamás felvétele, Néprajzi Múzeum, F118529
44. Csíkmenasági taliga elemei, tollrajz, Ventzel József rajza, készült Domokos Pál Péter csíkmenasági gyűjtőútján, 1929-1930, Néprajzi Múzeum, R 2430-as leltári számú rajzfűzet 3. oldala
46. Csíkmenasági taliga, eke, járom, borona és cséphadaró, tollrajz, Ventzel József rajza, készült Domokos Pál Péter csíkmenasági gyűjtőútján, 1929-1930, Néprajzi Múzeum, R 2430-as leltári számú rajzfűzet 14. oldala.
49. Magyar ökrös szekér, Keszthely, Zala vm., 1905, Sági János felvétele, Néprajzi Múzeum, F7156
50. Ökrös szekér, Drégelypalánk, Nógrád-Hont vm., 1947, Manga János felvétele, Néprajzi Múzeum, F92173

51. Tehénfogat, Csíkszögöd, Csík vm., 1942, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F91027
52. Hosszú szekér, Drégelypalánk, Nógrád-Hont vm., 1947, Manga János felvétele, Néprajzi Múzeum F92186
53. Hámos tehénfogat, Tiszacsege, Hajdú-Bihar m., 1951, K. Kovács Péter felvétele, Néprajzi Múzeum, F107556
54. Talyigás számárfogat, Váncsod, Hajdú-Bihar m., 1951, Molnár Balázs felvétele, Néprajzi Múzeum, F101053
55. Rakodó kocsi, Budapest, V. kerület, 1954, Szabó Mátyás felvétele, Néprajzi Múzeum, F111769
56. Terhet szállító marhafogat, Hagymás-hegység, Csík vm., 1940–44 között, Szöllősy Kálmán felvétele, Néprajzi Múzeum, F330048
58. Búcsúba menők, Gyimesközéplak, Csík vm., 1911, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F13329
59. Egy szekér napszámos, Debrecen, Hajdú vm., é.n., Haranghy György felvétele, Néprajzi Múzeum, F20958
60. Leány- és legénysereg, Hévízgyörk, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1949, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F95929
61. Hordás, Domaháza, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Molnár Balázs felvétele, Néprajzi Múzeum, F101162
62. Hordás, Domaháza, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Molnár Balázs felvétele, Néprajzi Múzeum, F 101167
63. Menyecske a kocsin, Szalánta, Baranya m., 1952, Raffay Anna felvétele, Néprajzi Múzeum, F103992
64. Szüreti felvonulás, Panyola, Szabolcs-Szatmár m., 1952, Erdész Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F105095
66. Szüreti szekér, Mór, Fejér m., 1955, Vincze István felvétele, Néprajzi Múzeum, F152119
68. Mohácsi szekeres kintorna, Vác, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1934, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F158722
70. Lakodalmi zenészek kocsija, Boldog, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., é.n., Palotay Gertrúd felvétele, Néprajzi Múzeum , F185269
73. Fazekasok rakodnak a szekérre, Gödörháza, Vas m., 1967, Kresz Mária felvétele, Néprajzi Múzeum, F208663
75. Káposzta árusítás szekérről a vásárban, Acsa, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm., 1940-es évek, Gönyey Sándor felvétele, Néprajzi Múzeum, F296955
76. Feldíszített ökörfogat, Abaúj-Torna vm., 1930-as évek, Györffy István felvétele, Néprajzi Múzeum, F331811
81. Kocsi szalmával, gúzsolt karfaszeggel, Kocs, Komárom és Esztergom k. e. e. vm., Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F73534
82. Kocsi vége a karfával és karfaszeggel, Kocs, Komárom és Esztergom k. e. e. vm., 1936, Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F73560

83. Félig zápos oldalú kocsi, Neszmély, Komárom – Esztergom megye, 1995, Ölveczky Gábor rajza
84. Hosszú kocsi, Neszmély, Komárom – Esztergom megye, 1996, Ölveczky Gábor rajza
85. Lovaskocsi, Csicsó, Komárom vm., 1943, Fél Edit felvétele, Néprajzi Múzeum, F90657
86. Szekér, Oslí, Győr-Sopron m., 1954, Szabó Mátyás felvétele, Néprajzi Múzeum, F110699
87. Ökrösszekér, Szil, Sopron vm., K. Kovács László felvétele, Néprajzi Múzeum, F95728
88. Félig zápos oldalú kocsi, Kocs, Komárom – Esztergom megye, 1994, Kemecsi Lajos felvétele.
91. A szekéralkatrészek (Kovács 2005. 97. nyomán)
92. Gumis szekér – Tü rkös, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
93. Nehéz fuvaros gumis szekér – Tü rkös, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
94. Az utolsó tü rkösi fuvaros. Kemecsi Lajos felvétele, 2008.
97. Könnyű szekér hátsó kereke és löcsös rokincája – Pü rkerec, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
99. Hordó szekér – Pü rkerec, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
100. Ökrös szekér hátulja – Pü rkerec, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
102. Egylovas szekér két rúddal – Pü rkerec, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
103. Fehér Sándor pü rkereci gazda, viasznyelű ostarával. Kemecsi Lajos felvétele, 2008.
106. Szekér kereket formázó szellőző Papp Dezső istállóján – Tü rkös, 2008. Kemecsi Lajos felvétele.
108. Díszes kocsioldal szánra erősítve. Naszály, Komárom – Esztergom megye 1995. Ölveczky Gábor rajza.
109. Igásszán, Kocs, Komárom – Esztergom megye, 1996. Ölveczky Gábor rajza.
110. Kocsialkatrészekkel szerelt szán, Tata, Komárom – Esztergom megye, 1997. Kemecsi Lajos felvétele.
112. Állandó szekrényű szán, Nagyigmánd, Komárom – Esztergom megye, 1995. Kemecsi Lajos felvétele.
114. Speciális szántalp, Tata, Komárom – Esztergom megye, 1997. Kemecsi Lajos felvétele.
119. Szekér az eresz alatt, Vajdácska, Borsod-Abaúj-Zemplén m., 1951, Szolnok Lajos felvétele, Néprajzi Múzeum, F100128
121. Kovács munka közben, Páty, Pest m., 1953, Bodgál Ferenc felvétele, Néprajzi Múzeum, F109433
123. Lópatkolás, Balatonarács, Zala vm., 1935, Szöllősy Kálmán felvétele, Néprajzi Múzeum, F240908
125. Ló patkolása, Magyarország, 1930-as évek, Vadas Ernő felvétele, Néprajzi Múzeum, F335604
126. Vaslőcsös szekér, Szekér, Karcag, Jász-Nagykun-Szolnok m., Franciscy József felvétele, Néprajzi Múzeum, F106167

8. PEASANT VEHICULAR CULTURE IN HUNGARY. SUMMARY

The topic of transportation constitutes one of the most complex areas of study within the larger field of folk culture. Since the emergence of the science of ethnography, scholars have divided the study of vehicular culture into relatively cohesive constituent units, examining the artefacts associated with such thematic areas as road networks, sliding vehicles, rolling vehicles, and water transport – to name four of the most important and expansive – more or less separately. Still other areas of focus include the manner in which various vehicles are crafted and the traditions surrounding how animals are hitched to them. Additionally, the recent past has seen an increasing number of studies that explore the theme of regional transportation and vehicular culture; however, such studies can only lead to the birth of more consistent, coherent work in this area if uniform systems of criteria are used. While a true systematisation of the regional types of Hungarian peasant vehicles can only be achieved through consistent application of objective considerations, a typological system similar to that used in England (which features 28 well-defined zones) has never been developed; and though the criteria necessary to do so were laid down over a quarter century ago via the oft-cited work of Attila Paládi-Kovács, the application of these criteria has not yet become common practice.

In this work, I seek to highlight various analytical opportunities inherent within the manifold thematics of Hungarian land vehicle culture. My insistence on this complex approach has resulted from a decade of research experience in the field. The backbone of this volume is provided by the thesis written and defended for my habilitation at the Eötvös Loránd University of Sciences in 2011. The work summarises the findings of various bibliographical studies and analytical projects I have conducted that I hope may be used to generate the additional scientific inquiry needed to bring transportation research to fruition.

In my general summary of the topic, I have attempted to produce a concise outline of what I consider to be the key characteristics of traditional Hungarian transportation and vehicular culture. For centuries, the movement of both agricultural products and human beings within the Carpathian Basin was accomplished primarily through the use of vehicles with wheels: carts, wagons, and coaches whose production required coordinated work on the part of both

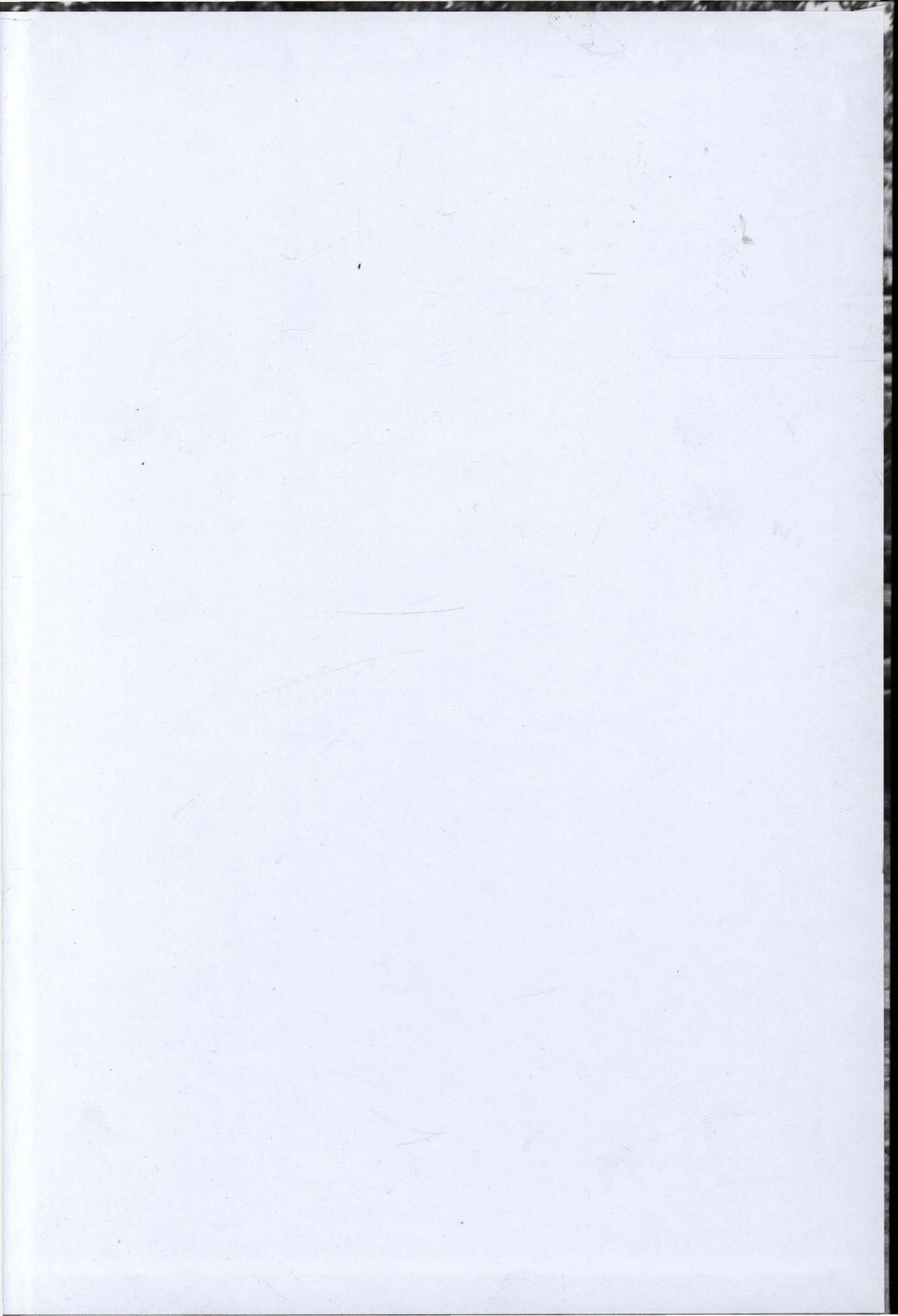
blacksmiths and cartwrights. Up to the present day, the construction of these vehicles has developed as the joint work of the men who crafted them and the peasants who were their clientele. By examining the cart-making process from the perspective of key components, lists of decidedly regional characteristics can be identified. At the same time, the examination of research conducted between 1973 and 2009 that is presented in a separate chapter of this volume imparts a sense of how professional interest in traditional transportation has developed and what individual areas have been studied during one clearly delineated period in history, concluding with the completion of the summary works involved.

The case studies included here on Northern Transdanubia and the “Seven Villages” region of Transylvania serve as an apt demonstration of the opportunities afforded by traditional ethnographic fieldwork in the 21st century. In fact, experiences gained from the latter study indicate that modern, fieldwork-intensive research – inquiry that builds upon previous ethnographic work in the region – is still needed even in areas where the literature enjoys almost canonical status. The analyses of regions situated at large geographical distances from one another were prepared using identical methodologies. It is my hope that the application of ethnographic fieldwork techniques this work represents shall serve as a testament to their value even today. Its case studies, too, bear witness to the manifold usefulness of historical and archive materials.

In exploring the topic of transportation as it related to everyday life, estate inventories proved the best sources of accurate data, and the chapter in question proposes several possible applications for them. Inventories are ideal, for example, as a means of comparing the quantities and types of equipment used centuries ago with what is known from more recent material, and may also facilitate the exploration of changes in product structures and related regional characteristics. Another type of resource is represented by the *kontóskönyv*, the records book of the master blacksmith, which served as the craftsman’s most important administrative tool: the specimen analysed here, previously owned by the blacksmith of Tata, listed the times and values associated with jobs completed for various customers between 1914 and 1932. Written sources such as this are of decisive help in conducting research in the field, an endeavour that in general has become increasingly difficult.

In presenting my findings, my chief aim was to articulate a pressing need on the part of the discipline for credible, reliable research that includes analyses grounded in the application of consistent criteria. The use of various types of archived and historical sources in the study of transportation enjoys a long-standing tradition in Hungary. By featuring research on vehicle craftsmanship in the form of a case study, I am pointing out that the definition of a complete, comprehensive system of Hungarian “cart-making zones” must be preceded by an analysis of how the craftsmen who produced vehicles and the peasants who used them worked together. The overall subject matter includes numerous further topical areas worthy of examination, such as a rich body of transportation-related folklore, that are not featured among the thematic units selected and analysed for this volume.

Naturally, the information contained in the chapters of this book cannot take the place of a true complex synthetic treatment of peasant transportation and vehicular culture; rather, its primary aim is to offer a series of case studies that outline multiple possible approaches to continued analysis as a springboard for further research.



A szállítás és a közlekedés területe a népi kultúra egyik legösszetettebb egysége. Kemecsi Lajos könyvében a magyar paraszti szárazföldi járműkultúra szerteágazó tematikájának egyes elemzési lehetőségeire kívánja felhívni a figyelmet. A komplex megközelítés igénye évtizedes, vonatkozó kutatási tapasztalataira épül. Az általános összefoglaló rész segítségével mutatja be a magyar hagyományos közlekedés- és járműkultúra meghatározó jellemzőit. A kocsí készítésének önálló fejezetben tárgyalt folyamata a meghatározó alkatrészek szempontjából vizsgálva segíti a táji jellemzők meghatározását. A kötetben olvasható kerek járművek kutatástörténete alkalmas arra, hogy érzékeltesse a szaktudományi érdeklődés, illetve a kutatási irányvonalak jellemzőit a vonatkozó összefoglalások megvalósulásáig. A hagyományos értelemben vett néprajzi terepmunka 21. századi lehetőségeit is jelzik a kötetben szereplő esettanulmányok az észak-dunántúli régióból, illetve az erdélyi Hétfaluból. Az egymástól térben igen távol eső regionális elemzések azonos módszertanra épülve készültek. A sokoldalú felhasználhatóság bemutatása volt a célja a történeti – levéltári forrásokat elemző esettanulmányoknak. A járművek készítésére vonatkozó kutatások esettanulmányi szerepeltetése fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy a mai napig hiányzó teljes és alapos „szekér körzetek” megrajzolásához elengedhetetlen a járműveket használó gazdák és az azokat készítő iparosok együttműködésének elemzése is. A kötet fejezeteiben összefoglaltak nem helyettesítik a paraszti közlekedés és járműkultúra komplex szemléletű szintézisét. Az elsősorban az analízis különböző megoldási lehetőségeit vázoló esettanulmányok segítségével támpontokat kívánt megfogalmazni a további kutatások érdekében.

L'Harmattan

2990 Ft

ISBN 978-963-236-966-2



9 789632 369662